

U 3/2022 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 14 december 2021 till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag samt den promemoria som utarbetats om förslaget.

Helsingfors den 3 februari 2022

Kommunikationsminister Timo Harakka

Råd för internationella ärenden Antti Paasilehto

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2021/1433

3.2.2022

STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2010/40/EU OM ETT RAMVERK FÖR INFÖRANDE AV INTELLIGENTA TRANSPORTSYSTEM PÅ VÄGTRANSPORTOMRÅDET OCH FÖR GRÄNSSNITT MOT ANDRA TRANSPORTSLAG (ITS-DIREKTIVET)

1 Bakgrund

Det primära målet med 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 (ITS-direktivet) är att påskynda ett samordnat införande och utnyttjande av intelligenta transportsystem (Intelligent Transport Systems, ITS) inom vägtransporter och via gränssnitt även inom andra transportslag överallt i Europa. Med intelligenta transportsystem och ITS-system avses i direktivet bland annat system för infrastruktur, fordon, användare, trafikledning och mobilitetshantering inom vägtrafik samt för gränssnitt där informations- och kommunikationsteknologi tillämpas.

Genom åtgärder i enlighet med direktivet har EU utvecklat en gemensam europeisk verksamhetsmiljö för att säkerställa interoperabiliteten för nya digitala tjänster och automatiseringen av transporter samt för att främja en marknad som baserar sig på öppen icke-diskriminerande tillgång. Direktivet har för sin del på ett betydande sätt bidragit till att EU har kunnat stärka sin konkurrenskraft inom området transporter och rörlighet.

I enlighet med den mer omfattande referensramen samt utvecklingsriktningen som EU:s gröna giv (COM(2019) 640 final) samt EU:s digitaliseringspaket (COM(2020) 67 final och COM(2020) 66 final) har fastställt har Europeiska kommissionen beslutat att föreslå en ändring av ITS-direktivet, för att regelverket i direktivet ska vara i linje med och bättre stödja målsättningarna i anslutning till EU:s hållbara utveckling och digitala omställning. Kommissionen publicerade i oktober 2020 en färdplan som behandlar översynen av ITS-direktivet, där grunderna för och målsättningarna med översynen samt de sakhelheter som man särskilt ska fokusera på i översynen beskrivs koncist. Om denna färdplan utarbetades ett E-brev till riksdagen (E2 /2021 rd).

I EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789 final) som publicerades i december 2020 konstateras det att säkerställandet av en hållbar, smart och anpassningsbar utveckling inom transportsektorn förutsätter en övergripande revidering av det europeiska transportsystemet. I detta förändringsarbete är digitaliseringen av trafiken en nyckelfaktor. I strategin betonas den centrala betydelsen av införandet av intelligenta transportsystem i och med att det främjar både utvecklingen av digitala, multimodala mobilitetstjänster och samverkande, nätverksansluten och automatiserad rörlighet. En utökning av den hållbara rörligheten förutsätter även en förbättring av interoperabiliteten mellan olika transportslag (multimodalitet). Ett smidigt samarbete mellan olika transportslag möjliggör effektiva och användarvänliga resekedjor, gör det enklare att välja mellan olika transportslag samt gör nya mobilitetstjänster mer lockande och användbara som alternativ till privatbilism. I EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet

har en plan för framskridandet presenterats, genom vilken den europeiska trafiken med kraft styrs in på rätt spår mot en hållbar och smart framtid. För genomförandet av visionen presenteras 10 flaggskeppsprojekt och en verksamhetsplan som styr arbetet under de kommande åren. Revideringen av ITS-direktivet har angetts som en av de centrala åtgärderna i verksamhetsplanen (flaggskeppsprojekt 6 – genomförande av en automatiserad och nätverksbaserad multimodaltrafik, åtgärd nr 38). Ett E-brev (E5/2021 rd) har utarbetats till riksdagen om EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet.

Digitaliseringen av trafiken och intelligenta transportsystem främjar även effektivisering av smidig rörlighet såväl inom passagerartrafik som även inom varutransporter. Trafikanhopningar i EU-området och direkta och indirekta samhällsekonomiska kostnader som orsakas av dessa har sammanlagt uppskattats till ett årligt värde av cirka 1 procent av EU:s BNP ("Measuring Road Congestion", JRC Scientific and Policy Reports, 2012). Intelligenta transportsystem möjliggör ett bättre och effektivare utnyttjande av den befintliga transportinfrastrukturen samt en effektivare trafikledning och -hantering än tidigare. Samtidigt skapar de förutsättningar för att förbättra trafiksäkerheten och bekvämligheten i att röra sig genom att hjälpa trafikanvändarna att fatta rätt beslut och anpassa sin egen rörlighet enligt den rådande trafiksituationen.

Revideringen av EU-regleringen rörande intelligenta transportsystem stöds även av resultaten från kommissionens uppföljning av genomförandet av ITS-direktivet (COM(2019) 464 final) och efterhandsutvärderingen (SWD(2019) 368 final samt SWD(2019) 369 final), enligt vilka främjandet av utvecklingen av intelligenta transportsystem och ett övergripande införande av dem i unionen förutsätter utveckling av regelverket rörande verksamheten. Enligt kommissionens bedömning bör särskilt tillgången på central trafikdata förbättras beträffande vägtrafiknätverket som omfattar hela EU. Samtidigt är det också ändamålsenligt att effektivisera samordningen på EU-nivå i anslutning till verksamheten. Enligt kommissionens ståndpunkt ska regleringen enligt ITS-direktivet även revideras och utvecklas så att det bättre stödjer införande av olika lösningar och tjänster som utnyttjar automation och artificiell intelligens samt främjar en mer omfattande och snabbare digital transformation inom vägtrafiken och dess gränssnitt till andra transportslag.

Den mer omfattande referensramen och måluppställningen för revideringen baserar sig på kommissionens initiativ om EU:s gröna giv (European Green Deal) och EU:s digitaliseringspaket från februari 2020 samt EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet från december samma år. I beredningen av lagförslaget om revidering av ITS-direktivet har kommissionen fäst särskild uppmärksamhet vid att de ändringar som föreslås är i linje med de andra initiativen för främjande av EU:s gröna och digitala övergång som redan antagits eller bereds som bäst. Genom en effektiv samordning ser man till att alla EU-åtgärder konsekvent och övergripande för utvecklingen i en riktning som stödjer målen för skapande av en hållbar utveckling och en digital inre marknad inom EU.

2 Förslagets syfte

I lagförslaget angående revideringen av ITS-direktivet (COM(2021) 813 final) har kommissionen identifierat tre centrala verksamhetshelheter, för vilka kommissionen har beslutat att föreslå ändringar i regleringen enligt direktivet för att säkerställa och påskynda den hållbara rörligheten samt utvecklingen och konkurrenskraften inom transportsektorn.

Kortfattat är de prioriterade målen i kommissionens lagförslag av den 14 december 2021 om revidering av ITS-direktivet följande:

1. Förbättra den digitala interoperabiliteten mellan intelligenta transportsystem samt den gränsöverskridande kontinuiteten såväl på systemnivå som även i tjänsterna.
2. Öka samarbetet på EU-nivå mellan olika intressentgrupper samt effektivisera samordningen av verksamheten.
3. Göra informationslagren som stödjer utvecklingen av nya transporttjänster mer tillgängliga och användbara.

Kommissionens första mål är att förbättra den digitala interoperabiliteten hos intelligenta transportsystem samt den gränsöverskridande kontinuiteten såväl på systemnivå som i tjänsterna. Till denna del anser kommissionen att det är ändamålsenligt att uppdatera specifikationerna för de prioriterade områdena enligt direktivet samt att fastställa bestämmelser i anslutning till dessa.

Kommissionens andra mål i anknytning till revideringen av ITS-direktivet är att förbättra samarbetet på EU-nivå i ärenden som anknyter till direktivets tillämpningsområde. Kommissionen anser att samarbetet och samordningen mellan såväl medlemsstaterna som även aktörerna inom transportsektorn ska förstärkas samtidigt som styrningen på EU-nivå utökas i anslutning till verksamheten. Kommissionen föreslår även ändringar i den rapportering som direktivet förutsätter, för att den effektivare än tidigare ska betjäna uppföljning, styrning och tillsyn av verksamheten och samtidigt lätta på medlemsstaternas rapporteringsbörda.

Det tredje målet i anknytning till revideringen av direktivet gäller att göra informationslagren som stödjer utvecklingen av nya tjänster mer tillgängliga och användbara. Kommissionen vill fastställa bestämmelser om ITS-tjänsteleverantörernas rättigheter och skyldigheter, och därmed möjliggöra jämlika, rättvisa och icke-diskriminerande förutsättningar för tillhandahållande av ITS-tjänster (t.ex. inom MaaS-tjänsterna). Utöver detta föreslår kommissionen att medlemsstaterna och aktörerna inom transportsektorn ska åläggas att producera vissa trafikdata som anses väsentliga samt att säkerställa säkerhet, smidighet, automation och hållbar utveckling beträffande trafiken samt att tillhandahålla sådana ITS-tjänster som är mest betydelsefulla med avseende på att öka samarbetet mellan olika transportslag.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Kommissionens förslag till ändring av ITS-direktivet innehåller sammanlagt fyra artiklar. I den första artikeln i förslaget har alla de ändringar som kommissionen föreslår i bestämmelserna i ITS-direktivet sammanställts. Den andra artikeln i förslaget handlar om införlivande av bestämmelserna i direktivet i nationell lagstiftning. I den tredje artikeln föreskrivs om direktivets ikraftträdande och i den fjärde och sista artikeln framställs adressaterna för direktivförslaget.

I artikel 1 i kommissionens lagförslag om ändring av ITS-direktivet föreslås följande ändringar i bestämmelserna i direktivet:

Syfte och tillämpningsområde (artikel 1)

Kommissionen föreslår att direktivets tillämpningsområde utvidgas på så sätt att direktivet även innehåller bestämmelser om informationens tillgänglighet och införande av ITS-tjänster inom de prioriterade områden som fastställs i direktivet (artikel 2) och har en särskild geografisk täckning på det sätt som fastställs i de nya bilagorna III och IV, som föreslås fogas till direktivet. Genom denna ändring kan de multimodala digitala mobilitetstjänsterna bli en del av regleringen enligt direktivet. Detta skulle skapa förutsättningar att utveckla införandet av multimodala mo-

bilitetstjänster, tjänsternas kontinuitet, interoperabiliteten i informationen som produceras mellan olika transportslag samt att främja utvecklingen av ITS-infrastrukturen i anknytning till verksamheten (bl.a. standarderna).

Prioriterade områden (artikel 2)

Kommissionen föreslår att rubrikerna på de fyra (4) prioriterade områden som fastställs i direktivet ändras så att de är i linje med områdets allmänna och teknologiska utveckling samt bättre bidrar till att rikta de specifikationer som utfärdats genom regeringen till verksamhet som hör till direktivets tillämpningsområde.

De nya rubrikerna som föreslås för de prioriterade områdena finns listade nedan (gamla rubriken inom parentes) liksom även kommissionens motiveringar till ändringarna.

I. ITS-tjänster som gäller information och rörlighet (optimal användning av väg-, trafik- och resedata)

Definitionen av prioriterat område utvidgas för att säkerställa att den tydligt omfattar (multimodala) tjänster som stödjer samarbete mellan olika transportslag. Dessutom skapar den nya rubriceringen bättre möjligheter för införande av en relevant ITS-infrastruktur samt stöd för kontinuitet i tjänsterna, ökar interoperabiliteten i informationen som produceras mellan olika transportslag samt främjar utvecklingen av nödvändiga tekniska definitioner, bland annat på standardiseringsområdet.

II. ITS-tjänster för trafikledning och hantering av transporter och resande (kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter)

Den nya rubriceringen sammanför mobilitetstjänsterna och trafiklednings- och hanteringstjänsterna som i fortsättningen avses utgöra en enhetlig och logisk helhet för hantering av rörlighet. Målet med denna samlande rubricering är att i synnerhet främja trafikmyndigheternas verksamhet då specifikationerna för hantering av rörlighet och införande av en ITS-infrastruktur i anknytning till denna är samlade under en och samma rubrik. Dessutom förbättrar arrangemanget möjligheterna att utveckla en koordinerad mobilitetshantering på EU-nivå som en del av digitaliserings- och automatiseringsutvecklingen av transporter.

III. ITS-tjänster för trafiksäkerhet samt informations- och systemsäkerhet (ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd)

Vid sidan om trafiksäkerheten ökar även betydelsen av informations- och systemsäkerheten rörande trafiken kontinuerligt då graden av digitalisering och automatisering av transporter höjs. Förtroende för datasäkerheten, integritetsskyddet, driftsäkra tekniska lösningar samt säker informationsöverföring har en central ställning när den nya digitala verksamhetsmiljön skapas. Då information och nya innovationer används i trafiken krävs det ett starkt förtroende för att trafiken ska fungera. Betydelsen av en digital verksamhetsmiljö framhävs då den samverkande, nätverksanslutna och automatiserade rörligheten ökar i transportnäten. Därmed anser kommissionen att det är motiverat att utvidga specifikationen i detta prioriterade område.

IV. Tjänster för samverkande, sammankopplade och automatiserade transporter (koppling av fordonet till transportinfrastrukturen)

Betydelsen av en samverkande, nätverksanslutna och automatiserad rörlighet framhävs då olika system som baserar sig på användning av artificiell intelligens med syfte att hjälpa chauffören

blir allt vanligare i fordon och de digitala tjänsterna som tillhandahålls för trafikanterna ökar samtidigt som man strävar efter att göra fordonen bättre med avseende på en allt mer autonom verksamhet. Detta är ett område där EU aktivt strävar efter att främja samarbetet på EU-nivå och dit det även har kanaliserats stöd ur EU:s finansieringsinstrument för utveckling av nya tjänster, tekniska lösningar och tillämpningar. Ändringen av rubriken för det prioriterade området för att få den enhetlig med den terminologi som används inom ramen för EU-verksamheten ger bättre förutsättningar för en konsekvent verksamhet och skapar klarhet för uppfattningen av verksamhetshelheten.

Beträffande de prioriterade områdena bör man beakta den ändring som föreslås i direktivets tillämpningsområde (artikel 1), enligt vilken tillämpningsområdet för de prioriterade områdena utvidgas till att, utöver standarderna och specifikationerna enligt det nuvarande direktivet, även omfatta väsentliga trafikdata och ITS-tjänster med en särskild geografisk täckning på det sätt som anges i de nya bilagorna III och IV som föreslås bli fogade till direktivet.

Definitioner (artikel 4)

Kommissionen föreslår att definitionen av termen ”standard” i direktivet ändras på så sätt att den hänvisning till EU-regleringen angående standardisering som definitionen innehåller ändras så att den motsvarar den gällande förordningen om europeisk standardisering (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 om europeisk standardisering).

Dessutom föreslår kommissionen att sammanlagt sex nya definitioner ska ingå i direktivet, vilka är:

’Samverkande, nätverksanslutna och intelligenta transportsystem’, med vilket avses intelligenta transportsystem med hjälp av vilka ITS-användarna kan samverka och förmedla skyddade och betrodda meddelanden (fri översättning).

’C-ITS-tjänst’, med vilken avses en ITS-tjänst som tillhandahålls inom ramen för ett samverkande, nätverksanslutet och intelligent transportsystem (fri översättning).

’Tillgång till information’, med vilken avses att information finns i digitalt, maskinläsbart format (fri översättning).

’Nationell åtkomstpunkt’, med vilken avses ett användargränssnitt som en medlemsstat har grundat, där information kan användas enligt de definitioner som godkänts med stöd av artikel 6 i direktivet (fri översättning).

’Informationens användbarhet’, med vilken avses möjligheten att begära och få information i ett digitalt maskinläsbart format via nationella åtkomstpunkter (fri översättning).

’Multimodal digital mobilitetstjänst’, med vilken avses en digital tjänst som stödjer, tillhandahåller eller möjliggör multimodal mobilitet, som tillhandahåller information om trafik- och reseedata, såsom mobilitetstjänsternas placering, tidtabeller, tillgänglighet eller priser, för fler än ett transportslag och som kan innehålla egenskaper som möjliggör bokning, beställning eller betalning eller utfärdande av biljetter (fri översättning).

Enligt kommissionens ståndpunkt ska förteckningen över definitioner i direktivet utökas med beaktande av de allmänna ändringar som gjorts i direktivets tillämpningsområde och bestämmelser. De nya föreslagna definitionerna behövs för att kunna bilda en entydig förståelse, som förtydligar och styr genomförandet av direktivet, av begreppen som används i författningarna.

Införande av ITS-system (artikel 5)

Beträffande artikeln om införande av ITS-system föreslår kommissionen att kraven som gäller medlemsstaterna utvidgas, så att de förutsätter att medlemsstaterna samarbetar i större utsträckning vid införandet av ITS-tjänster. Medlemsstaterna ska samarbeta kring de operativa aspekter som anknyter till iakttagandet och genomförandet av de definitioner som kommissionen har godkänt, såsom exempelvis i frågor som rör standarder, kvalitetskrav på tjänster, metadata samt interoperabilitet mellan nationella åtkomstpunkter.

Specifikationer (artikel 6)

Kommissionen föreslår att två nya artikelpunkter fogas till artikeln som behandlar ITS-direktivets specifikationer, enligt vilka medlemsstaterna i fortsättningen ska vara skyldiga att säkerställa tillgången på de informationstyper som är listade i bilaga III till direktivet samt deras användbarhet via den nationella åtkomstpunkten samt att säkerställa införandet av de ITS-tjänster som finns uppräknade i bilaga IV till direktivet. Kommissionen anser att det är viktigt att säkerställa tillgången på väsentlig trafikinformation för att utöka samverkan mellan olika transportslag, möjliggöra multimodala resekedjor, förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken samt utveckla nya former av digitala mobilitetstjänster och marknaden i anslutning till dessa.

Enligt nuvarande direktiv ska medlemsstaterna säkerställa användbarheten hos de informationstyper som hör till tillämpningsområdet för direktivet och de delegerade förordningar som antagits med stöd av det, till den del ifrågavarande trafik- och resedata samlas in i medlemsstaterna och finns tillgängliga i digital form. Nu föreslår kommissionen att tillgången på de informationstyper som listats i bilaga III till ITS-direktivet ska säkerställas i enlighet med den geografiska täckning och tidtabell som framställs i bilagan. Med andra ord, medlemsstaterna är skyldiga att producera de trafik- och resedata som har listats i bilagan i enlighet med den geografiska täckning och tidtabell som fastställts för dem, oberoende av om informationen i nuläget samlas in i medlemsstaterna eller inte. Detta är en av de mest betydande ändringarna som kommissionen nu föreslår i ITS-direktivet, eftersom den på ett betydande sätt ändrar den logik som hör ihop med tillämpningen av direktivet. Direktivet har inte tidigare innehållit någon skyldighet att producera information.

I enlighet med bilaga III ska medlemsstaterna i fortsättningen vara skyldiga att producera information om de gällande vägtrafikbegränsningarna och -bestämmelserna (delegerad förordning EU 2015/962), information om vägtrafiknätets tillstånd (delegerad förordning EU 2015/962), om säkra och övervakade parkeringsplatser för lastbilar och nyttofordon (delegerad förordning EU 885/2013), om trafikinformation på miniminivå i anknytning till trafiksäkerhet (delegerad förordning EU 886/2013) samt multimodala statiska resedata (delegerad förordning EU 2017/1926).

Kommissionen föreslår även att artikel 6 ändras på så sätt att skrivningen om EU-reglering och de förfaranden som ska tillämpas enligt femte stycket ändras så att de hänvisar till direktivet om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EU) 2015/1535. Dessutom föreslår kommissionen att sjätte stycket ändras på så sätt att det i de definitioner som anges vid behov, och i synnerhet om sä-

kerheten och säkerställandet av interoperabiliteten det kräver, ska ingå bestämmelser om marknads tillsyn och bedömning av överensstämmelse, inklusive en skyddsklausul, i enlighet med beslut 768/2008/EG.

Delegerade bestämmelser (artikel 7)

Kommissionen föreslår ett tillägg till artikeln med syfte att ge kommissionen befogenheter att uppdatera bestämmelserna i bilagorna III och IV, som föreslås bli fogade till direktivet, genom delegerade bestämmelser förutsatt att en konsekvensbedömning av de föreslagna ändringarna görs i förväg, inklusive en kostnads-nyttoanalys.

Dessutom föreslår kommissionen att en ny punkt fogas till artikeln, med stöd av vilken kommissionen i en nödsituation, som anses ha en allvarlig direkt effekt på trafiksäkerheten, cybersäkerheten eller tillgången på ITS-tjänster eller på dessa tjänsters integritet och som kan äventyra den säkra och ändamålsenliga verksamheten i unionens transportsystem, ska ha befogenhet att godkänna genomförandeakter som tillämpas omedelbart för att avhjälpa situationen, och genom vilka skyldigheter avbryts eller fastställs inom ramen för de prioriterade områden som fastställts i artikel 2 i direktivet. Dessa genomförandeakter godkänns med iakttagande av kommittéförfarandet enligt artikel 15. Sådana genomförandeakter ska strikt begränsas till ingripande i orsaker till och följder av nödsituationer.

Standarder (artikel 8)

Den hänvisning till EU-akter som ingår i artikeln om standarder föreslås bli ändrad på så sätt att den hänvisar till direktivet om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EU) 2015/1535.

Bestämmelser om personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information (artikel 10)

Kommissionen föreslår att artikeln som behandlar personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information uppdateras så att den motsvarar gällande bestämmelser om dataskydd och personlig integritet.

Kommissionen föreslår även att en ny punkt fogas till artikeln, med stöd av vilken kommissionen ges ansvar för skötseln av uppgifterna som administratör för C-ITS-åtkomstpunkten i anslutning till EU:s system för hantering av C-ITS-systemens säkerhets-id samt uppgifterna som förvaltare av förteckningen över betrodda och uppgifterna som myndighet för C-ITS-certifieringsprinciper.

Utövande av delegering (artikel 12)

Datumet 27.10.2017 som konstateras i artikel 12.2 i direktivet kommer att ersättas med datumet för direktivets ikraftträdande.

Med stöd av det gällande ITS-direktivet har unionens lagstiftare i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) överfört befogenheter till Europeiska kommissionen att anta delegerade akter angående de prioriterade områden och prioriterade åtgärder som fastställts i direktivet. Dessa befogenheter har överförts till kommissionen för en viss tid.

Europaparlamentet och rådet har genom sitt beslut av den 12 december 2017 (EU) 2017/2380 avtalat om att för en fem års period överföra befogenheter till kommissionen att anta delegerade

akter i enlighet med artikel 7 i ITS-direktivet. Således är kommissionens nuvarande mandat i kraft till och med den 27 augusti 2022. Beslut om ett nytt operativt mandat tas inom ramen för behandlingen av förslaget till ITS-direktiv och dess exakta giltighetstid bestäms i enlighet med godkännandet och ikraftträdandet av förslaget till direktiv.

Kommittéförfarande (artikel 15):

Kommissionen föreslår att artikel 15 om kommittéförfarande ska uppdateras med nya hänvisningar till gällande lagstiftning samt genom att infoga en hänvisning till granskningsförfarandet och till de förfaranden som iakttas då de genomförandeakter som omedelbart ska tillämpas i enlighet med artikel 7 i förslaget godkänns. Dessa förfaranden regleras i förordningen (EU) 182/2011 som behandlar allmänna regler och principer, enligt vilka medlemsstaterna övervakar kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (granskningsförfarande enligt artikel 5 och genomförandeakter som omedelbart ska tillämpas enligt artikel 8).

Dessutom föreslår kommissionen att en hänvisning fogas till punkten, enligt vilken de genomförandeakter som kommissionen har godkänt i en nödsituation med stöd av artikel 7 i förslaget till ITS-direktiv och som omedelbart ska tillämpas och på vilka förfaranden i enlighet med artiklarna 5 och 8 i förordningen (EU) 182/2011 tillämpas ska gälla till dess de upphävs. Enligt punkten som föreslås bli infogad upphäver kommissionen akterna i fråga då nödsituationen har upphört eller den delegerade akt som kompletterar ITS-direktivet ändras för att avhjälpa situationen, beroende på vilken som inträffar först.

I artikeln föreslås även en punkt bli infogad där det konstateras att om ett utlåtande begärs av kommittén genom skriftligt förfarande, inom ramen för granskningsförfarandet enligt artikel 5 i förordningen (EU) 182/2011, rörande en genomförandeakt som kommissionen godkänt och som ska tillämpas omedelbart, avslutas förfarandet utan resultat om ordföranden för kommittén så beslutar inom den tidsfrist som fastställts för inlämnande av utlåtande eller om en enkel majoritet av kommitténs medlemmar kräver detta. Om kommittén inte ger något utlåtande godkänner kommissionen inte förslaget till genomförandeakt. I sådana fall tillämpas det tredje stycket i artikel 5.4 i förordningen (EU) nr 182/2011, vilket i praktiken betyder detsamma som att en enkel majoritet av kommitténs medlemmar skulle motsätta sig förslaget.

Rapportering (artikel 17)

Kommissionen föreslår att artikeln om rapportering ändras. I enlighet med de föreslagna nya skyldigheterna ska medlemsstaterna inom 12 månader från att direktivet har trätt i kraft till kommissionen lämna en rapport om genomförandet av direktivet och alla delegerade akter som kompletterar det, om sina nationella åtgärder och projekt som gäller de prioriterade områdena samt om genomförandet av direktivet med avseende på väsentliga trafikdata och ITS-tjänster i enlighet med bilagorna III och IV till direktivet.

Efter detta ska medlemsstaterna vart tredje år rapportera om hur genomförandet av direktivet och de delegerade akter som kompletterar det framskrider.

För rapporteringen ska en modell som kommissionen utarbetat användas, vilken kommissionen fastställer genom genomförandeakter. Den rapporteringsmodell som ska användas kommer även att innehålla en förteckning över de centrala prestationsindikatorerna som ska presenteras i rapporterna. Genomförandeakterna som gäller rapporteringen godkänns med iakttagande av det rådgivande förfarande som avses i artikel 15.2 i ITS-direktivet.

Efter varje rapporteringsomgång, då medlemsstaterna har presenterat sina nationella rapporter för kommissionen, lämnar kommissionen inom 18 månader från att rapporteringsomgången har upphört sin egen rapport till Europaparlamentet och rådet om hur genomförandet av direktivet framskrider. Kommissionen ska till sin rapport foga en analys av verksamheten och genomförandet i enlighet med artiklarna 5–11 och 16 i direktivet, inklusive de använda och nödvändiga ekonomiska resurserna, samt vid behov framföra sin syn på eventuella behov av att förnya direktivet.

Inom 12 månader från direktivets ikraftträdande ska kommissionen genom en genomförandeakt godkänna arbetsprogrammet för ITS-direktivet efter att berörda intressentgrupper först har hörts. Genomförandeakten godkänns med iakttagande av det granskningsförfarande som avses i artikel 15.4 i direktivet. Arbetsprogrammet ska innehålla mål och genomförandedatum årligen samt en förteckning över informationskategorier och ITS-tjänster, för vilka kommissionen kan anta delegerade akter i enlighet med artikel 7.1a och 7.1b.

Efter detta ska kommissionen anta ett nytt arbetsprogram genom en genomförandeakt före varje gång som kommissionens rätt att utöva de för en viss tid överförda befogenheterna förlängs.

Bilaga I Prioriterade områden och åtgärder

Kommissionen föreslår att bilaga I till direktivet ändras på så sätt att den till sin uppbyggnad motsvarar de prioriterade områden som fastställs i artikel 2 i förslaget. Dessutom föreslår kommissionen ett flertal tillägg och preciseringar i målen och åtgärderna som rör de prioriterade områdena i direktivet, vilka enligt kommissionens bedömning är nödvändiga med beaktande av bland annat transportsektorns tekniska utveckling, den ökade automatiseringen samt EU:s strävanden i enlighet med hållbar utveckling och digital övergång.

Bilaga II Principer för specifikationer och införande av ITS-system

Kommissionen föreslår att till bilaga II fogas vissa nya principer som anses vara betydande för att säkerställa ett samordnat införande av ITS-systemen och interoperabilitet mellan dessa. Bland dessa framhävs bland annat stödjande av den tekniska utvecklingen, en mer konsekvent utveckling av samverkan mellan olika transportslag, beaktande av regionala och lokala särdrag samt behovet av att säkerställa jämlika ramar för verksamheten och möjligheter för alla aktörer.

Bilaga III (ny) Förteckning över informationstyper

Kommissionen föreslår att till direktivet fogas en ny bilaga (bilaga III) där all trafikdata listas, som kommissionen anser är väsentlig med avseende på verksamhet i enlighet med ITS-direktivet, och vars tillgänglighet via den nationella åtkomstpunkten medlemsstaterna ska ombesörja i enlighet med den geografiska täckning och den tidtabell som fastställs i bilagan. Väsentlig trafikdata utgör enligt kommissionen information om regional begränsning av tillgång för fordon (s.k. regional geofencing), information som stödjer autonom trafik (t.ex. stängning av vägar och filer, vägarbete och andra tillfälliga trafikstyrningsåtgärder), trafikregler och -bestämmelser samt omvägar, statiska hastighetsbegränsningar, information om parkeringsplatser, information som är väsentlig med avseende på trafiksäkerheten (t.ex. hal vägyta, djur eller annat hinder på vägen, dålig sikt) samt knutpunkter i trafiken. Alla informationstyper som anges i bilagan baserar sig på specifikationer enligt delegerade förordningar som redan fastställts med stöd av ITS-direktivet, med undantag av gällande begränsningar och bestämmelser för vägtrafiken, information om omvägar, vägtrafiknätets tillstånd samt information om regional begränsning av tillgång för fordon, för vilka specifikationer fastställs i början av 2022 då kommissionen antar en

ny delegerad förordning om tillhandahållande av trafikdatatjänster i realtid (gällande delegerad förordning (EU) 2015/962).

Bilaga IV (ny) Förteckning över ITS-tjänster

Kommissionen föreslår att en ny bilaga (bilaga IV) fogas till direktivet, i vilken en förteckning upprättas över de väsentliga ITS-tjänsterna, vars införande medlemsstaterna ska säkerställa. Den nya bilagan IV som kommissionen föreslår innehåller en ITS-tjänst som har fastställts som väsentlig och som är en vägsäkerhetsrelaterad universell minimitrafikdatatjänst som kostnadsfritt ska tillhandahållas för användare enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

ITS-direktivets rättsliga grund är artikel 91 (transport) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. I enlighet med denna artikel och med iakttagande av vanlig lagstiftningsordning utfärdar Europaparlamentet och rådet gemensamma bestämmelser i enlighet med den gemensamma transportpolitiken som genomför målen i fördragen.

Kommissionen anser att lagförslaget är i enlighet med subsidiaritetsprincipen som avses i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (FEU). ITS-direktivet samt målen, enligt de ändringar som nu föreslås i det, för utveckling av samarbetet mellan medlemsstaterna och den gränsöverskridande verksamheten samt säkerställande av ett samordnat införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och en gränsöverskridande interoperabilitet inom hela unionen kan inte uppnås enbart på initiativ av medlemsstaterna, utan de förutsätter åtgärder på EU-nivå. Användningen av ett ramdirektiv (ITS-direktivet) enligt subsidiaritetsprincipen är här det mest ändamålsenliga sättet att uppnå de uppställda målen.

I enlighet med artikel 7 fastställs de allmänna principerna för genomförandet av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och villkoren som gör dessa möjliga genom bestämmelser som utfärdas av kommissionen genom delegerade förordningar. Unionens lagstiftare har temporärt genom direktivet överfört befogenheterna för detta till kommissionen. Kommissionen bereder de bestämmelser som ska utfärdas genom delegerade förordningar i samarbete med sakkunniga som medlemsstaterna har utsett.

Som ett nytt element inom ramen för befogenheterna som har överförts enligt artikel 7 i förslaget ska kommissionen i fortsättningen genom delegerade förordningar även kunna uppdatera bestämmelserna i enlighet med de föreslagna nya bilagorna (bilaga III och bilaga IV) till direktivet som gäller ITS-tjänster som ska införas i medlemsstaterna samt informationstyper, för vilka medlemsstaterna i fortsättningen ska säkerställa tillgången på och användbarheten av information via en nationell åtkomstpunkt.

I förslaget föreslår kommissionen även att den ska ges befogenheter att genom genomförandeakter fastställa en gemensam modell, enligt vilken medlemsstaterna regelbundet ska rapportera till kommissionen om hur genomförandet av direktivet och de delegerade förordningar som kompletterar det framskrider. Kommissionen föreslår även att arbetsprogrammet på EU-nivå som gäller direktivet ska godkännas genom en genomförandeakt antagen av kommissionen. Dessutom föreslår kommissionen att åt den överförs befogenheter att anta genomförandeakter som omedelbart ska tillämpas i nödsituationer som kan äventyra en säker och ändamålsenlig verksamhet för unionens transportsystem. Med genomförandeakter som antas i nödsituationer avbryts eller fastställs skyldigheter inom ramen för de prioriterade områden som fastställts i

artikel 2. Alla genomförandeakter i enlighet med direktivet godkänns med iakttagande av kommittéförfarandet enligt artikel 15.

Användning av delegerade förordningar vid uppdatering av bestämmelser som gäller de nya bilagorna III och IV är ändamålsenligt på grund av den flexibilitet som verksamhetsmodellen erbjuder, med beaktande av transportsektorns snabba tekniska utveckling och den ökade användningen av automation vid transporter samt strävan efter att främja transportsektorns digitala övergång som en del av utvecklingen av EU:s digitala inre marknad. Att godkänna ITS-arbetsprogrammet och rapporteringsmodellen på EU-nivå på grundval av en genomförandeakt som kommissionen föreslår är en grundad verksamhetsmodell, eftersom de stödjer det operativa genomförandet av direktivet samt ökar interoperabiliteten i processer på EU-nivå som gäller direktivet.

Kommissionens förslag om nya befogenheter för sin del, att i nödsituationer inom ramen för direktivet anta genomförandeakter som omedelbart ska tillämpas, är förståeligt och i princip understödbart som princip. Det operativa mandatet som föreslås för kommissionen med stöd av ITS-direktivet ska dock vara mer noggrant avgränsat samt tydligare vad gäller befogenheterna och definitionen av den nödsituation som medför att förfarandet tas i bruk. Genom regleringen i enlighet med direktivet ska man i synnerhet förbättra EU:s verksamhetsförutsättningar att i förväg förbereda sig för olika säkerhetsrisker och nödsituationer inom en allt mer automatiserad trafik. Samtidigt ska man se till att de bestämmelser angående beredskap som eventuellt inkluderas i ITS-direktivet är enhetliga i förhållande till annan EU-reglering som gäller beredskapsverksamhet.

Enligt kommissionen är lagförslaget även i enlighet med den proportionalitetsprincip som avses i artikel 5.4 i FEU-fördraget och överskrider inte vad som är nödvändigt för att uppnå målen. Kommissionens förslag till ändring av direktivet, genom vilka den digitala interoperabiliteten mellan intelligenta transportsystem, samarbetet mellan olika aktörer och tillgången på informationslager som stödjer utvecklingen av nya trafiktjänster förbättras, är nödvändiga för att EU:s rättsliga regelverk så effektivt som möjligt ska stödja en hållbar utveckling av trafiken, säker och smidig rörlighet för människor, effektiva godstransporter och effektiv logistik samt införande av olika lösningar och tjänster som utnyttjar automation och artificiell intelligens i enlighet med målen i direktivet.

De ändringsförslag som gäller direktivet och som har anförts på grundval av kommissionens omfattande konsekvensbedömningsarbete kan enligt statsrådets ståndpunkt anses vara utarbetade på så sätt att de är motiverade och proportionerliga med avseende på att uppnå målen i enlighet med direktivet.

Statsrådet anser att kommissionens uppfattningar om såväl den rättsliga grunden som subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen är ändamålsenliga.

5 Förslagets konsekvenser

Kommissionens förslag till revidering av ITS-direktivet innehåller en betydande principiell ändring i regleringen enligt direktivet. Enligt nuvarande ITS-direktiv ska medlemsstaterna genomföra nödvändiga åtgärder för att se till att de specifikationer som fastställts i delegerade förordningar tillämpas genom iakttagande av allmänna, fastställda principer då ITS-tillämpningar och -tjänster i enlighet med direktivet införs. Direktivet begränsar inte medlemsstaternas rätt att själva besluta om införande av tillämpningar och tjänster på sina områden. Samma verksamhetslogik har även utgjort grunden för de skyldigheter som gäller säkerställande av informat-

ionens användbarhet. Medlemsstaterna och de aktörer som separat nämns i delegerade förordningar har varit skyldiga att ombesörja att den information som hör till tillämpningsområdet för direktivet och de delegerade förordningar som antagits med stöd av det är användbar på det sätt som EU-regleringen kräver, om den information som avses i regleringen är digitalt tillgänglig i ett maskinläsbart format.

I kommissionens aktuella lagförslag om ändring av ITS-direktivet föreslås det att medlemsstaterna ska vara skyldiga att säkerställa tillgången på väsentlig information i enlighet med direktivet och de delegerade förordningar som antagits med stöd av det samt att säkerställa införandet av väsentliga ITS-tjänster.

Säkerställandet av tillgången på den väsentliga information som anges i bilaga III i förslaget samt säkerställandet av införandet av den väsentliga ITS-tjänst som anges i bilaga IV i enlighet med den geografiska täckning som fastställts i bilagorna kommer att kräva en viss mängd tilläggsresurser och arbete av myndigheterna för att verksamheten på nationell nivå i Finland ska vara i enlighet med det som förutsatts i direktivet och de delegerade förordningar som antagits med stöd av det.

Samtidigt skapar säkerställandet av tillgången på väsentlig information förutsättningar för utveckling av automatiseringsnivån på trafiken och införande av nya digitala tjänster för att främja säkerheten och smidigheten i trafiken samt en hållbar rörlighet. Säkerställandet av tillgången på väsentlig information möjliggör samverkan mellan olika transportslag samt utveckling av nya, användarvänliga rese- och transportkedjor. En förbättrad tillgång på information påskyndar även ett mer omfattande införande av nya tekniska lösningar som baserar sig på användning av artificiell intelligens och utnyttjande av dessa i trafiken samt främjar uppkomsten av nya innovationer.

5.1 Kommissionens konsekvensbedömning

5.1.1 Behov av åtgärder

Direktivändringen syftar till att förbättra interoperabiliteten mellan vägtrafiken och andra transportslag och därigenom minska de negativa externa effekterna av vägtrafik samt att öka förekomsten och användningen av intelligenta transporttjänster i EU för att förbättra säkerheten och effektiviteten i vägtrafiken och främja multimodala transportsystem. De särskilda målen i förslaget är bättre interoperabilitet mellan tjänsterna, skapande av en effektiv samordningsmekanism för intressentgrupperna inom ITS-systemen samt förbättring av tillgången och tillgängligheten av data som behövs för ITS-tjänsterna. Dessa mål främjar två prioritet inom hållbar och smart rörlighet, nämligen att EU:s transportsektor ska bli grönare och digitaliserad. Samtidigt främjas genomförandet av nollvisionen för trafiksäkerheten (nästan noll dödsfall) till och med 2050 samt förstärkandet av den inre marknaden för alla transportsystemanvändare genom en sammanlänkad automatiserad rörlighet. Dessa är förutsättningarna för att målen med Europas gröna utveckling ska uppfyllas, för att minska på växthusgaserna från trafiken och utveckla en gemensam transportmarknad. Detta är endast möjligt med en gemensam lagstiftning. Reformen främjar förekomsten av den infrastruktur som behövs för utvecklingen, säkerställandet av interoperabel data och tillhandahållande av enhetliga tjänster för slutanvändarna.

5.1.2 Lösningar

Kommissionen har bedömt tre politiska alternativ med avseende på ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter.

I alla politiska alternativ ingår (basnivå 1):

- i) fastställande av principer för samordning och införande och
- ii) utvidgning av direktivets tillämpningsområde till nya och kommande intelligenta transporttjänster.

Dessutom förstärks intressentgruppernas samarbete inom alla politiska alternativ genom åtgärder som förbättrar samordningen och säkerställer interoperabiliteten mellan bestämmelserna i direktivet och den befintliga lagstiftningen.

Det andra politiska alternativet eftersträvar förpliktande tillgänglighet för och tillgång till väsentlig data. Detta är ett steg mot en förbättring av kvaliteten på data, tillgången till data, utbyte av data och användningen av data inom ITS-tjänsterna. Det tredje politiska alternativet går ännu längre och strävar efter att förplikta utbudet av väsentliga ITS-tjänster på grundval av ekonomiska fördelar genom en förbättrad tillgång, kvalitet och användning av data, samtidigt som framför allt införandet av tjänster som är koncentrerade på vägtrafiksäkerhet främjas. Det tredje politiska alternativet anses vara det bästa, mest ambitiösa och verkningsfulla alternativet som förverkligar de särskilda målen i direktivet och bäst säkerställer införandet av smidiga och enhetliga ITS-tjänster.

Resultaten av kommissionens konsultation visar att intressentgrupperna förstår de möjligheter och samhällseliga fördelar som det tredje politiska alternativet erbjuder och stödjer det. Myndigheterna har förstått att digitaliseringen och det att transportsystemen görs intelligenta är metoder för att förbättra hållbarheten och främja målen med den gröna utvecklingen i trafiken. Industrin förväntar sig avkastning på investeringarna i tjänster och system enligt det tredje politiska alternativet. Dessa intressentgrupper ser möjligheter för affärsverksamhet inom nya områden, såsom inom den interoperabla automatiska trafiken. Användare av transportsystem välkomnar säkrare och enhetligare transportsystem.

5.1.3 Konsekvenser

Det tredje politiska alternativet förväntas ge en sammanlagd avkastning på 179,1 miljarder euro på hela gemenskapens nivå under åren 2021–2040 i jämförelse med grundscenariot. Fördelarna uppkommer av färre olyckor (29,5 mrd. euro), tidsbesparingar (144,5 mrd. euro), mindre koldioxidutsläpp (2,4 mrd. euro), mindre övriga utsläpp (0,3 mrd. euro), bränslebesparingar (2,4 mrd. euro) och ökning av bruttonationalprodukten (17,3 mrd. euro). Alternativet är förknippat med icke-specificerade kostnader som kommer av att rapporteringskraven ska uppdateras och strömlinjeformas, att rapporteringen och uppföljningsindikatorerna ska förenhetligas samt av åtgärder genom vilka ITS-direktivet görs mera enhetligt med befintliga ramar och initiativ. Till denna del förväntas medlemsstaternas och intressentgruppernas administrativa kostnader sjunka.

Det politiska alternativ som anses vara bäst förväntas kosta totalt 20,8 miljarder euro (åren 2021–2040). Kostnader uppkommer av utrustning längs vägar (1,1 mrd. euro), infrastruktur längs vägar (3,3 mrd. euro), nationella åtkomstpunkter (0,4 mrd. euro), ITS informationstekniska system (0,6 mrd. euro) och fordonssystem (15,4 mrd. euro). De administrativa kostnaderna samt kostnaderna för smarttelefoner och applikationer är ringa. Nyttokostnadsrelationen för det politiska alternativet är uppskattningsvis 8,6.

De politiska åtgärderna riktar sig inte särskilt till små och medelstora företag, och det finns inga indikationer om att åtgärderna skulle behandla företag av olika storlekar på olika sätt. En splitt-

rad marknad som genomförs utan nya krav på data, nya standardkrav och nationella åtkomstpunkter kan medföra relativa fördelar för stora företag. Med enhetliga marknader och enhetliga standarder gynnas små och medelstora företag av lägre trösklar för utvidgning av verksamheten och de kan konkurrera med de stora företagen från en jämlik grund.

Beroende på de val som medlemsstaterna gör i det nationella genomförandet riktar sig de förväntade kostnaderna till den offentliga förvaltningen i form av investeringar i infrastruktur längs vägar, åtkomstpunkter och ITS informationstekniska system. Dessa kostnader är totalt 13,2 mrd. euro eller 5,3 mrd. euro utöver grundscenariot.

Det bästa politiska alternativet förväntas medföra innovationseffekter inom öppen data samt främja en bättre tillgång och kvalitet på data. Hälsofördelar uppkommer i och med att luftföroreningarna minskar. En sysselsättande effekt kan väntas vid införandet av infrastrukturerna och vid insamlingen av data samtidigt som ITS accelererande införande är till nytta för den inre marknaden och näringsarnas konkurrenskraft. Personer med nedsatt rörlighet får nytta av en bättre tillgång på information om multimodala transporttjänster.

På grund av ITS-sektorns snabba utveckling planerar kommissionen att rapportera om genomförandet av direktivet och om genomförandeförordningarna till Europaparlamentet och rådet vart tredje år med beaktande av analysen av nationella ITS-rapporter.

5.2 Nationell konsekvensbedömning

Av kommissionens förslag följer både behov av insatser och möjligheter att utveckla transportsystemet i enlighet med medborgarnas, näringsarnas och allmänt enligt samhällets behov och mål. De nationella insatserna och de fördelar som åstadkoms genom dem kan i detta skede bedömas kvalitativt, inte i pengar. På grund av egenskaperna i Finlands transportsystem blir fördelarna med förslaget antagligen inte lika stora i förhållande till insatserna som i kommissionens bedömning, där effekterna på de transportsystemdelar inom EU som är avsevärt belastade framträder.

Säkerheten i person- och godstrafiken kan förbättras inom väg- och gatunäten genom de tillämpningar och tjänster som baserar sig på aktuell föregripande trafikdata. I Finland har information om vinterns väder och väglag en särskild betydelse i reduceringen av risker. Med tiden minskar en allt bredare automatisering även olycksrisker, även om effekterna kanske koncentrerar sig till gatunäten.

I och med en aktuell lägesbild av väg- och gatunätet kan pålitligheten i rese- och transporttider samt kedjornas hanterbarhet förbättras. Hanteringen av störningssituationer har en särskild betydelse. Förverkligandet av effekterna förutsätter ett aktivt tillhandahållande och utnyttjande av information i rese- och transportkedjor och i knutpunkter. I förhållanden som i nuläget har relativt lite rusning och störningssituationer är förbättringarna kanske ringa i en riksomfattande skala.

Enligt utredningar som gjorts för kommunikationsministeriet uppskattas det att effektiviseringen av resekedjor, tjänstefieringen av trafiken och minskningen i personbilstrafiken minskar växthusgasutsläppen inom persontrafiken med cirka 80 000 ton år 2030. Det motsvarar 4,8 procent av utsläppsminskningsmålet för trafiken. Smidigare godstransporter minskar utsläpp som orsakas av transporter. Kombinerade transporter har uppskattats minska växthusgasutsläppen med högst 30 000 ton per år. Det motsvarar 1,8 procent av utsläppsminskningsmålet för trafiken år 2030. Därtill är de totala effekterna av automatiseringen av vägtrafiken relativt små vad gäller

smidigheten i och utsläppen från trafiken på EU-nivå enligt tillgänglig ny forskningsdata. Effekterna beror också på många andra lösningar på transportsystemnivå. Dessutom talar också nationella utredningar och Finlands relativt lågtrafikerade vägnät för måttfullare effekter än kommissionens konsekvensbedömning.

Om rese- och transportkedjorna görs smidigare kan det uppstå affärsverksamhet och även exportprodukter i anslutning till transporttjänsterna. Vissa typer av trafikdata, såsom till exempel information om väder och väglag tillhandahåller samtidigt möjligheter för transportverksamhet och sänker verksamhetskostnaderna för transporter. Standarderna för multimodala transporttjänster som gäller hela EU ökar kommersiella aktörers möjlighet att bygga gemensamma tjänstekedjor.

Nöjdheten med hur trafiknätet fungerar kan förbättras. Standarderna gällande boknings- och betalningslösningar ökar resenärernas möjlighet att utnyttja transporttjänster. Möjligheterna att planera verksamheten noggrannare förbättras vad gäller resande och transporter.

Kortare rese- och transporttider, större exakthet, mindre störningar och lägre bränslekostnader har en gynnsam betydelse för medborgarnas levnadskostnader, näringsarnas verksamhetskostnader, allokeringen av resurser och nationalekonomisk produktivitet. Minskade utsläpps- och olyckskostnader är gynnsamt för nationalekonomin och välfärden. Värdekedjor i anknytning till trafikdata skapar nya arbetsplatser, men eftersom de långt baserar sig på skalbara utföranden är effekterna antagligen små.

I bilaga III till förslaget har kommissionen föreslagit väsentliga informationstyper för delegerade förordningar, för vilka medlemsstaterna ska säkerställa tillgången på information i enlighet med den geografiska täckning och den tidtabell som fastställts i bilagan. Kommunikationsministeriet har tolkat kommissionens förslag så att gällande de väsentliga uppgifter som har listats ska informationen vara tillgänglig via den nationella åtkomstpunkten med den exakthet och den kvalitetsnivå som information i övrigt samlas in eller observeras med nuvarande eller framtida metoder som utvecklats på nationella grunder. Således kommer kostnaden för insamling av information inte med anledning av kommissionens förslag att öka särskilt nämnvärt i Finland i jämförelse med nuläget. Informationsförmedlingsprocessen till den nationella åtkomstpunkten är i sig redan mycket utvecklad i Finland och den förutsätter inga åtgärder med anledning av kommissionens förslag.

Om de väsentliga informationstyper som föreslås i bilaga III ska tolkas så att informationsinsamlingen beträffande den angivna informationen ska ordnas på ett exakt, tillförlitligt och högkvalitativt sätt på så vis att avvikelser i informationsinsamlingen inte tillåts, kommer arrangementet att orsaka avsevärda nationella tilläggskostnader, eftersom man då måste omvärdera nuläget för informationsinsamlingen beträffande alla informationstyper och fastställa kvalitetsnivåer och åtgärder för dem för att uppnå en felfri kvalitetsnivå. De fördelar som fås av att informationsinsamlingen måste vara felfri är dock uppskattningsvis ganska moderata, eftersom insamlingen av väsentliga informationstyper enligt bilaga III redan nu är på en mycket hög nivå i Finland. Det att Finland har få problem med trafiksäkerheten och -smidigheten sänker den potentiella effekten av åtgärderna som riktas mot dessa. Dessutom koncentrerar sig den geografiska täckningen av de angivna informationstyperna åtminstone i inledningsskedet på vägtyper som redan annars har en mycket god nivå på trafiksäkerheten och -smidigheten i Finland.

Åtgärderna kan dock ha kostnadseffekter för kommunala och statliga myndigheter samt för näringar inom transportbranschen, men tilläggskostnaderna är nödvändigtvis inte stora i jämförelse med den utveckling som också annars genomförs. Åtgärderna kan även leda till möjligheter att spara på offentliga utgifter.

Skyldigheterna att samla in information och öppet dela information ökar kostnaderna inom den offentliga sektorn i synnerhet för kommunerna. Kostnaderna för statens trafikledsmyndighet förväntas inte öka nämnvärt. Av standarderna för multimodala transporttjänster följer även till exempel investeringar i informationssystem för företag inom kollektivtrafiken.

Satsningar på information om omständigheter kan ha positiva effekter i synnerhet på kostnaderna för vinterunderhåll av väg- och gatunätet då tidsplaneringen för åtgärderna preciseras och belastningssituationer kan hanteras bättre.

Direktivet bedöms främja målen i enlighet med EU:s gröna giv (European Green Deal), EU:s digitaliseringspaket, EU:s datastrategi samt EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet som antogs i december 2020 om utveckling av interoperabiliteten mellan transportslag (multimodalitet), utökning och införande av automation inom transportsektorn, förbättring av tillgången på, delning och användning av information i anknytning till trafiken samt fastställande av förutsättningar för hållbar rörlighet.

Även om fördelarna i förslaget inte förväntas bli realiserade i Finland med samma kraft som i hela gemenskapen enligt kommissionens konsekvensbedömning, ses effekterna av det reviderade direktivet allmänt taget som positiva i Finland. Det bör även beaktas att digitaliseringen av trafiken är en systemisk ändring som främjas av revideringen av ITS-direktivet. För kommunerna förväntas kostnader uppkomma särskilt på grund av kraven i direktivet som gäller insamling och delning av information, och dessa ska utvärderas närmare i ett senare skede. Kommuner av olika storlekar är med avseende på genomförandet i väldigt olika ställning såväl gällande efterfrågan på trafiken och trafikens egenskaper som de ekonomiska resurserna.

6 Ålands befogenheter

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland hör ärenden som gäller vägar och vägtrafik till landskapets lagstiftningsmakt. Därmed fastställs tillämpningen av ITS-direktivet i landskapet Åland till den del det gäller vägtrafiken på grundval av självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Sålunda det i ITS-direktivet föreskrivs om gränssnitt för andra transportslag bör det beaktas att ärenden som gäller handelssjöfart och luftfart hör till rikets behörighet, varemot spårtrafikärenden ingår i landskapet Ålands egen lagstiftningsmakt.

7 Behandling av förslaget i Europeiska unionens organ och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Behandlingen av förslaget i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät (s.k. intermodala arbetsgruppen för transporter) inleddes i januari 2022. Rådets ordförandeland Frankrike har meddelat att det preliminära målet är att kommissionens förslag till direktiv ska ha behandlats en gång i sin helhet före utgången av februari.

I Europaparlamentet är utskottet för transport och turism (TRAN) det ansvariga utskottet. Parlamentet har inte ännu utsett någon föredragande för ärendet. Parlamentet förbereder sig för behandlingen av ärendet.

De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända.

8 Nationell behandling av förslagen

8.1 Beredning av översynen av ITS-direktivet

I slutet av 2020 utarbetades ett utkast till E-brev om kommissionens färdplan rörande översynen av ITS-direktivet för fastställande av riksdagens ståndpunkt.

Utkastet till E-brev behandlades i skriftligt förfarande av EU22-trafiksektionen 15–19.1.2021.

Statsrådet E-brev om översynen av ITS-direktivet lämnades till riksdagen 2.2.2021 (E2/2021 rd)

Riksdagens kommunikationsutskott behandlade E-brevet på sin session 4.3.2021.

8.2 Kommissionens lagförslag till ändring av ITS-direktivet

Förslaget och utkastet till U-skrivelse angående det har behandlats på EU22-trafiksektionens distansmöte 12.1.2022. Dessutom har trafiksektionen haft möjlighet att skriftligt kommentera utkastet till U-skrivelse 11–17.1.2022.

Utkastet till U-skrivelse behandlas på statsrådets allmänna sammanträde 3.2.2022.

9 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att EU:s strävan att påskynda den gröna och digitala övergången inom hela unionen är viktig och kan understödhas. Detta skapar förutsättningar för utveckling av en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar Europeiska unionen. Utvecklingen av en digital verksamhetsmiljö för rörlighet samt utökad användning av tekniska lösningar som baserar sig på utnyttjande av automation och artificiell intelligens inom transportsektorn erbjuder nya möjligheter att främja hållbar rörlighet samt förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken. Statsrådet anser det vara viktigt att man genom en fullskalig användning av dessa möjligheter även påskyndar uppnåendet av mer omfattande samhälleliga mål, såsom till exempel uppkomsten av nya arbetsplatser samt förstärkandet av den ekonomisk tillväxten och konkurrenskraften.

Statsrådet understöder en översyn av ITS-direktivet. Det reviderade direktivet ska främja en mer omfattande och snabbare digital transformation inom vägtrafiken och inom dess gränssnitt till andra transportslag.

Statsrådet anser det vara viktigt att definitionen av multimodala digitala mobilitetstjänster (artikel 4) särskilt beaktar de egenskaper som möjliggör bokning, beställning eller betalning eller utfärdande av biljetter, eftersom de gör det enklare och mer lockande ur kundens synvinkel att använda multimodala resekedjor. Definitionen ska omfatta både offentliga och privata aktörer för att främja utvecklingen av tjänsterna och marknadens funktion i och med att alla operatörer som tillhandahåller multimodala digitala mobilitetstjänster försätts i jämlik ställning.

Statsrådet anser den ändring som kommissionen föreslår vara positiv, dvs. att medlemsstaterna i fortsättningen ska vara skyldiga att säkerställa tillgången på de informationstyper som är listade i bilaga III till direktivet samt deras användbarhet via den nationella åtkomstpunkten samt att säkerställa införandet av de ITS-tjänster som finns uppräknade i bilaga IV till direktivet. Det är viktigt att säkerställa tillgången på väsentlig trafikinformation för att utöka samverkan mellan olika transportslag, möjliggöra multimodala resekedjor, förbättra säkerheten och smidigheten i trafiken samt utveckla nya former av digitala mobilitetstjänster och marknaden i anslutning till dessa. Delning av information om rörlighet som är väsentligt med avseende på utvecklingen av transportsektorn ska främjas även i fortsättningen enligt principerna för öppen och kostnadsfri data. Detta möjliggör även utvecklingen av nya tjänster. De nationella åtkomstpunkterna ska för

sin del främja decentraliserad men enhetlig datahantering och interoperabilitet i enlighet med den så kallade datarymdsmodellen som beskrivs i EU:s datastrategi.

Statsrådet anser att kommissionens mål att genom artikel 7 ge kommissionen befogenheter att även i fortsättningen uppdatera bestämmelserna i bilagorna till direktivet kan understödjas. Statsrådet anser det dock vara viktigt att en konsekvensbedömning görs i förväg angående de ändringar som görs med stöd av dessa befogenheter, inklusive en kostnadsnyttoanalys, och att kommissionen ser till när innehållet i bilagorna ändras att de nya specifikationerna är teknikneutrala och att de garanterar en jämlik verksamhetsmiljö och jämlika möjligheter för alla aktörer.

Statsrådet förhåller sig reserverat till förslaget om att kommissionen föreskrivs befogenheter, med stöd av vilka kommissionen i en nödsituation, som anses ha en allvarlig direkt effekt på trafiksäkerheten, cybersäkerheten eller tillgången på ITS-tjänster eller på dessa tjänsters integritet och som kan äventyra den säkra och ändamålsenliga verksamheten i unionens transportsystem, ska ha befogenhet att godkänna genomförandeakter som tillämpas omedelbart för att avhjälpa situationen, och genom vilka skyldigheter avbryts eller fastställs inom ramen för de prioriterade områden som fastställts i artikel 2 i direktivet. Även om det är klart att kommissionen ska ha möjlighet att reagera tillräckligt snabbt till exempel på hot som gäller cybersäkerheten eller utmaningar som kriser i likhet med covid-19-pandemin orsakar transporter, ska befogenheterna som ges kommissionen med stöd av ITS-direktivet vara mer noggrant avgränsade och definitionerna ska vara tydliga för befogenheterna och sådana nödsituationer då förfarandet tas i bruk.

Statsrådet anser det vara viktigt att genom regleringen förbättra förutsättningarna att i förväg bereda sig på cybersäkerhetsrisker och olika nödsituationer. Efter händelserna ska verksamhetsätten granskas på nytt. Direktivet om nät- och informationssäkerhet (s.k. NIS-direktivet) innehåller ingen reglering om nödsituationer av den typ som finns i artikel 7a i förslaget till ITS-direktiv. Tillämpningsområdet för det nuvarande NIS-direktivet och förslaget till NIS2-direktiv innehåller dock styrning av intelligenta transporter och kommer sannolikt att omfattas av förhandskontroll i enlighet med förslaget till NIS2-direktiv. Statsrådet anser att ITS-direktivet ska vara samstämmigt med förslaget till NIS2-direktiv i synnerhet ur synvinkeln för beredskap och prognostisering för risker.

Statsrådet understöder kommissionens mål att uppdatera specifikationerna i 10 punkten i artikeln som behandlar personlig integritet, säkerhet och återanvändning av information så att de motsvarar gällande bestämmelser om dataskydd och personlig integritet.

Statsrådet kan allmänt taget godkänna kommissionens mål att inkludera systemet för hantering av C-ITS säkerhets-id i regleringen enligt direktivet i artikel 10. Statsrådet anser dock att det är väsentligt att specifikationerna för den gemensamma europeiska förtroendelösningen för intelligenta transporter (EU C-ITS Security Credential Management System, EU CCMS) granskas på nytt. Specifikationerna för de nuvarande datasäkerhetskraven som framställs i specifikationerna för EU CCMS ska granskas på nytt, eftersom en del av kraven eventuellt kan orsaka betydande hinder för inträde på marknaden för små eller nya aktörer och eventuellt kan strida mot principerna i bilaga II till förslaget om ITS-direktiv, exempelvis kostnadseffektivitetsprincipen. Specifikationerna i förtroendelösningen ska granskas på nytt även för att säkerställa teknikneutralitet i enlighet med Finlands mål så att den även lämpar sig för mobilnätlösningar.

Utan nya specifikationer förhåller sig statsrådet reserverat till förslaget att föreskriva befogenheter för kommissionen, med stöd av vilka kommissionen ges ansvar för skötseln av uppgifterna som administratör för C-ITS-åtkomstpunkten i anslutning till EU:s system för hantering av C-

ITS-systemens säkerhets-id samt uppgifterna som förvaltare av förteckningen över betrodda och uppgifterna som myndighet för C-ITS-certifieringsprinciper.

Beträffande de genomförandeakter som ska godkännas i kommittéförfarande (artikel 15) anser statsrådet att en exakt giltighetstid alltid ska fastställas för de genomförandeakter som med stöd av ITS-direktivet omedelbart ska tillämpas. Som ett undantag till detta ska eventuella genomförandeakter som har godkänts på grund av nödsituationer med stöd av artikel 7 i förslaget till ITS-direktiv dock avslutas så snart som möjligt efter att nödsituationen har upphört.

Statsrådet anser att inkludering av principer, vars uppgift är att styra åtgärder i enlighet med direktivet för att säkerställa ett samordnat införande av och interoperabilitet mellan ITS-system, i bilaga II kan understödjas. Målsättningarna som framhåvs i de nya principerna att bland annat främja den teknologiska utvecklingen, samarbetet mellan olika transportslag, beaktandet av regionala och lokala särdrag samt säkerställandet av jämlika rammar och möjligheter för verksamheten för alla aktörer är grundade och konsekventa i relation till målen i direktivet.

Statsrådet anser det vara ändamålsenligt att sträva efter att även inkludera en princip om teknikneutralitet i principerna i bilaga II, för att denna princip i fortsättningen ska styra kommissionen i antagandet av delegerade akter. Även i enlighet med artikel 7 i det gällande ITS-direktivet ska kommissionen iaktta principerna i bilaga II till förslaget om ITS-direktiv när delegerade akter antas. Principen om teknikneutralitet ska därför inkluderas även i det nya direktivet på så sätt att den förpliktar kommissionen, varvid den även stödjer möjligheterna att utnyttja den gemensamma europeiska förtroendelösningen för intelligenta transporter (EU C-ITS CCMS) både inom teknik för mobil telekommunikation på 5,9 Ghz ITS-frekvensområden och inom kommersiella mobilnät.

Statsrådet understöder tilläggen till direktivet (ny bilaga III), enligt vilka medlemsstaterna ska säkerställa tillgången på information i enlighet med den geografiska täckning och den tidtabell som specificeras i bilagan beträffande väsentlig information som listas. Säkerställande av tillgången på väsentlig trafikdata är viktigt för att uppnå målen i enlighet med direktivet. Automatiseringen av transporter och utvecklingen av en digital verksamhetsmiljö baserar sig på användning av och tillgång till information, som i sin tur skapar förutsättningar att utveckla ett europeiskt transportsystem inom EU i enlighet med gemensamt uppställda mål.

Statsrådet anser det vara viktigt att de krav som ställs på nationella åtkomstpunkter i direktivet kan genomföras med stöd av den nuvarande verksamhetsmodellen på så vis att information kan fås via en nationell åtkomstpunkt enligt den exakthet och kvalitetsnivå som gäller för information som samlas in och observeras i nuläget, eller att informationen om den i övrigt förmedlas till början av informationsproduktionsprocessen, där den analyseras, behandlas och delas till en nationell åtkomstpunkt. Nationellt strävar man efter att se till att direktivet inte orsakar betydande tilläggskostnader i förhållande till nuläget.

Statsrådet understöder kommissionens förslag om att införa nya tjänster (ny bilaga IV) och beträffande de väsentliga ITS-tjänster som listas i bilagan ska medlemsstaterna se till att tjänsterna tas i bruk i enlighet med geografiska täckning och tidtabellen som fastställts i bilagan.

Statsrådet understöder även kommissionens mål att som ett nytt krav på användarna i anknytning till trafiksäkerheten införa en allmän minimitrafikdatatjänst, som ska tillhandahållas gratis och som ska tas i bruk före 31.12.2026 inom TEN-T-nätet och motorvägar som inte hör till det.

Statsrådet förenar sig med kommissionens ståndpunkt delning av information i anknytning till trafiksäkerheten till trafikanvändarna är ett enkelt och mycket effektivt sätt att öka säkerheten i

rörligheten inom vägtrafiknätet. I tillhandahållandet av informationstjänsten ska ländernas särdrag dock beaktas för att säkerställa att det minimum av informationstjänster rörande trafiksäkerheten som ska tillhandahållas användarna är tillförlitliga och ändamålsenliga samt i mån av möjlighet tillgängliga för alla utan kostnad.

Det nationella införlivandet av direktivet kan leda till ytterligare uppgifter, kostnadseffekter och resurseringstryck på nationella aktörer och myndigheter. Statsrådet anser det vara viktigt att dessa och andra kostnadseffekter i anknytning till författningsprojektet preciseras så heltäckande och förutseende som möjligt i den fortsatta beredningen av ärendet, varvid noggrannare nationella ståndpunkter kan bildas angående dem. Statsrådet anser det vara viktigt att förslaget bibehåller tillräckligt med nationellt handlingsutrymme för medlemsstaterna, för att säkerställa möjligheterna till ett ändamålsenligt och resurseffektivt genomförande av direktivet och att de kan användas effektivt.