



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.3.2009
KOM(2008) 886 endelig/2

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2008) 886 final du 16.12.2008
(Ajout de l'action 1.3 - tableau section 6.1)
Concerne toutes les versions

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa

1. INDLEDNING

Den fornyede Lissabonstrategi for vækst og beskæftigelse¹ har til formål at sikre en kraftigere og vedvarende vækst og at skabe flere og bedre arbejdspladser. Midtvejsevalueringen af den transportpolitiske hvidbog fra 2001² fremhæver, at innovationen har en fremtrædende rolle at spille til sikring af bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig mobilitet i Europa.

På denne baggrund står Europas transportsystem over for adskillige store udfordringer, som det må overvinde, hvis det skal opfylde de økonomiske og samfundsmæssige transportbehov i Europa:

- Det anslås, at trængslen i vejtrafikken berører 10 % af vejnettet og koster 0,9-1,5 % af EU's BNP hvert år³.
- Vejtransporten står for 72 % af alle transportrelaterede CO₂-emissioner, som er steget med 32 % (1990-2005)⁴.
- Selvom dødsulykkerne i vejtrafikken er i tilbagegang (-24 % siden 2000 i EU27), ligger deres antal (42 953 dødsfald i 2006) stadig 6 000 højere end det opstillede mål, som var at nedbringe dødsulykkerne med 50 % i perioden 2001-2010⁵.

Disse udfordringer bliver kun endnu større, når de ses på baggrund af forventede vækstrater på 50 % i godstransporten og 35 % i persontransporten mellem 2000-2020⁶.

De politiske hovedmål må derfor blive at gøre transporten og trafikken:

- renere
- mere effektiv, herunder mere energieffektiv⁷, og
- sikrere og bedre sikret.

Det står imidlertid klart, at traditionelle fremgangsmåder, som f.eks. udbygningen af ny infrastruktur, ikke vil give de nødvendige resultater inden for de tidsrammer, som

¹ KOM(2005) 24.

² KOM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): Congestion, a Global Challenge: The Extent of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport.

⁴ GD TREN(2008): Energy and Transport in Figures 2007/08.

⁵ Se fodnote 4.

⁶ Se fodnote 2.

⁷ KOM(2006) 545.

udfordringerne gør nødvendige. Det er oplagt, at der er behov for innovative løsninger, hvis det skal lykkes at gøre fremskridt i det tempo, som de foreliggende problemers hastende karakter kræver. Det er på høje tid, at intelligente transportsystemer får den rolle, der tilkommer dem, i indsatsen for at nå til håndgribelige resultater.

2. INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

Med "intelligente transportsystemer" menes udnyttelse af informations- og kommunikationsteknologi på transportområdet. Ikt-anvendelser er under udvikling for forskellige transportformer og for samspillet mellem dem (også for omstignings- og omladningscentraler).

I lufttransporten kommer SESAR⁸ til at danne rammen om gennemførelsen af en ny generation af lufttrafikstyring. For de indre vandveje indføres RIS, River Information Services, for bedre at kunne styre udnyttelsen af vandvejene og godstransporten. På jernbanenettet er man gradvist ved at indføre det europæiske banetrafikstyrings-system ERTMS (European Rail Traffic Management System) og trafiktelematik for godstrafikken (TAF-TSI). Skibsfarten har indført SafeSeaNet og trafikovervågnings- og informationssystemer (VTMIS: Vessel Traffic Monitoring and Information Systems) og gør fremskridt med et automatisk identifikationssystem (AIS) og med langtrækkende identifikation og sporing (LRIT). På vejtransportens område er der eksempler på intelligente trafiksystemer inden for styring af by- og motorvejstrafik, elektronisk opkrævning af vejafgifter og rutenavigation. Men hidtil har der ikke været nogen tilsvarende sammenhængende europæisk ramme for sammenkobling af vejtransporten og de andre transportformer.

3. INDSATSOMRÅDE

Formålet med denne handlingsplan er at fremskynde og samordne udbygningen med intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransporten og at etablere kontaktflader med andre transportformer.

Handlingsplanen skitserer seks hovedområder, hvor der må gøres en indsats. På hvert område peges der på et sæt specifikke foranstaltninger og en klar tidsplan. Realiseringen af planen vil forudsætte en indsats fra medlemsstaternes og andre interessenters side for at tilrettelægge rammerne og definere procedurer og specifikationer.

Endelig vil denne handlingsplan bidrage til, at de til rådighed stående ressourcer og virkemidler kombineres, således at der opstår en væsentlig merværdi for Den Europæiske Union.

⁸ SESAR: Single European Sky Air Traffic Management Research.

4. HVORFOR SKAL DER GØRES EN INDSATS FOR ITS PÅ EUROPÆISK PLAN?

ITS giver løfte om betydeligt udbytte med hensyn til transportens effektivitet, bæredygtighed og sikkerhed og fører samtidig frem mod målene for EU's indre marked og konkurrenceevnen.

Siden 1980'erne har EU gennemført en række aktiviteter på dette område. Traditionelt har disse aktiviteter været rettet mod områder som renere og energieffektiv transport, trængsel på vejene, trafikstyring, færdselssikkerhed, erhvervstransportens sikkerhed og mobilitet i byerne, men indsatsen har ofte været ukoordineret og fragmentarisk.

Selvom der således har været en vis udvikling bør visse problemer tages op i et europæisk perspektiv for at undgå, at der opstår et kludetæppe af forskellige ITS-anvendelser og -tjenester: geografisk sammenhæng, interoperabilitet mellem tjenester og systemer samt standardisering. Indsatsen bør gøre det lettere at etablere anvendelser, der dækker hele Europa, sikre, at der fremkommer nøjagtige og pålidelige data i realtid, og resultere i, at alle rejseformer er rimeligt dækket ind.

4.1. En mere miljøvenlig transportsektor

Der tilkommer ITS-anvendelserne en central rolle, når transportsektoren skal gøres mere miljøvenlig⁹.

Elektronisk opkrævning af differentierede afgifter for kørsel på visse veje er en måde at påvirke transportefterspørgslen på.

ITS-anvendelser til rute-planlægning og til dynamisk støtte under kørslen for navigation og miljøvenlig kørsel bidrager også til at mindske trængslen, gøre trafikken mere miljøvenlig og mindske energiforbruget.

"Grønne transportkorridorer"¹⁰ er et EU-initiativ til fremme af begrebet integreret godstransport, hvor transportformerne supplerer hinanden for at gøre det muligt at benytte mere miljøvenlige alternativer ved langdistancetransport mellem knudepunkter. Det mål kan kun nås, hvis der benyttes avanceret ITS-teknologi.

4.2. Øget transporteffektivitet

Produktionen og distributionen af varer er afhængig af, at der står effektive og omkostningseffektive, multimodale transportkæder til rådighed for tilrettelæggelsen af transporten i og uden for EU, særlig når der stilles krav om levering på bestemte tidspunkter. ITS-værktøj er en vigtig forudsætning for styringen af sådanne logistikkæder, navnlig fordi det gør det muligt at opretholde et papirløst informationsspor under håndteringen af den fysiske varestrøm (e-fragt).

Tidstro trafik- og rejseinformation (RTTI: Real-time Traffic and Travel Information), der kan lette mobiliteten, udbydes nu fra både offentlige og private kilder og stadig hyppigere i kombination med satellitbaseret navigation.

⁹ KOM(2008) 433 — Meddelelse: Grønnere transport.

¹⁰ KOM(2007) 607.

I mange dele af Europa er ITS allerede grundlaget for en effektiv styring af trafikken i og mellem større byer, hvor der skiftes mellem transportformerne ved større knudepunkter.

På længere sigt vil det vise sig, hvor mange muligheder der er i systemer, der samarbejder indbyrdes på grundlag af kommunikation og informationsudveksling mellem køretøjer, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem forskellige infrastrukturanlæg samt i givet fald på GNSS-baseret¹¹ tids- og stedsbestemmelse.

4.3. Bedre færdselssikkerhed og -sikring

Både forskningsarbejde og en begyndende praktisk anvendelse har vist, at der er store muligheder for at forbedre trafiksikkerheden ved hjælp af førerstøttesystemer som f.eks. elektronisk stabilitetskontrol, smidig fartpilot, sideværts manøvrer støtte (advarsel om at vognbane forlades og støtte til vognbaneskift), kollisionsadvarsel og nødbremsesystemer samt andre anvendelser som f.eks. eCall (emergency call, dvs. nødkald), systemer, der holder øje med førerens opmærksomhedsniveau, "fartalarm" og "alkolås". Alene elektronisk stabilitetskontrol og eCall¹² kunne redde op til 6 500 liv om året i EU, hvis de blev indført overalt.

Der bør gøres bedre brug af de nyeste aktive sikkerhedssystemer og avancerede førerstøttesystemer, som har vist, at de forbedrer sikkerheden for personer i køretøjet og for andre trafikanter (herunder sårbare trafikanter). Den europæiske principerklæring om brugergrænseflader¹³ bør udvides således at flytbart udstyr kan få større udbredelse.

Navigations- og tracking-and-tracing-systemer kan give mulighed for på afstand at følge køretøjer og laster undervejs, f.eks. ved transport af farligt gods eller levende dyr. De kan vise lastbilchauffører vej til sikre parkeringsområder, hjælpe dem med at overholde gældende bestemmelser om køre- og hviletider og bør danne grundlag for en ny generation af digitale fartskrivere.

4.4. Merværdi ved en EU-indsats for udbygning med ITS

Mulighederne i intelligente transportsystemer kan kun realiseres i fuldt omfang, hvis udbygningen af dem i Europa kan skifte karakter fra de nuværende begrænsede og fragmentariske foranstaltninger til en indsats, der omfatter hele EU. I denne forbindelse bliver det afgørende, at de nuværende hindringer for ITS-udbygning skaffes af vejen. Der tilkommer helt tydeligt EU en rolle i tilrettelæggelsen af de rette rammebetingelser for en fremskyndet og koordineret udbygning af ITS: politiske prioriteringer, valg af generiske ITS-komponenter til fælles anvendelse eller genbrug og enighed om en klar tidsplan.

En fælles europæisk indsats kan direkte være med til:

¹¹ Global Navigation Satellite System.

¹² KOM(2007) 541.

¹³ K(2008) 1742.

- at håndtere kompleksiteten i udbygningen af ITS-systemerne, hvor mange interessenter er involveret, og hvor der er behov for synkronisering, både geografisk og mellem de forskellige partnere
- at understøtte udbredelsen på markedet af avancerede mobilitetstjenester for borgerne, samtidig med at den kollektive trafik fremmes som alternativ til privatbilismen
- at fremkalde stordriftsfordele, der kan gøre udbygningen af ITS-systemerne mere omkostningseffektiv, hurtigere og mindre risikabel
- at sætte mere fart i udbygningen af ITS-systemer i vejtransporten og sikre kontinuitet i tjenesterne overalt i EU
- at styrke den europæiske ITS-industris ledende rolle på verdensmarkederne ved at fremme levering af innovative produkter og tjenester til producenter af køretøjer, transportvirksomheder, logistikvirksomheder og brugere.

EU har flere virkemidler, der kan benyttes til at fremme disse mål: Finansieringsstøtte, standardiseringsinitiativer samt lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger.

5. HØRINGER

Handlingsplanen er udarbejdet på grundlag af bidrag fra en bred interessenthøring. Bidragene er indsamlet på fire måder: i) ved samtaler med interessenter på højt niveau i den private og offentlige sektor; ii) workshops; iii) et internetspørgeskema; iv) målrettede diskussioner i bestående interessentfora.

Under samtalerne blev en række primære behov identificeret. ITS-udbygningen bør styres politisk og ansvaret fordeles klart; herunder bør også det offentlig-private samarbejdes rolle defineres. Samordningen mellem interessenterne kræver, at der oprettes en tværsektoriel gruppe på højt niveau. De fleste af de konsulterede interessenter mener, at EU bør overtage mere af ansvaret for den videre udbygning med ITS-systemer.

Som de vigtigste emner pegede interessenterne på følgende: trafikstyring, aflastning af trængselsplagede godskorridorer og byer, mere samordnet udnyttelse af transportformerne, køretøjsmonterede sikkerhedssystemer, tidstro trafik- og rejseinformation og en åben køretøjsmonteret platform for integration af anvendelser.

6. HOVEDINDSATSOMRÅDER OG BESLÆGTEDE INITIATIVER

De seks foreslåede hovedindsatsområder bygger på bidrag fra offentlige og private interessenter, og forudsætter, at ITS-anvendelser, der skal indføres inden for en kort til mellemlang tidshorison, skal være modne, tilstrækkeligt driftskompatible og i stand til at virke katalyserende over hele Europa.

Handlingsplanen trækker på flere af Europa-Kommissionens igangværende initiativer, nemlig handlingsplanen for godstransportlogistik¹⁴, handlingsplanen for mobilitet i byerne¹⁵, etableringen af Galileo¹⁶, lovpakken om grønnere transport¹⁷, i2010-initiativet om intelligente biler¹⁸, e-sikkerhed¹⁹, syvende rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling²⁰, eCall²¹, de europæiske teknologiplatforme²² og deres strategiske forskningsdagsordener samt CARS 21²³.

Der her beskrevne aktiviteter er hverken gentagelser eller overlapninger af ting, der gøres i forvejen, men supplerer dem, maksimerer synergien og retter et samlet fokus mod vigtige emner, der endnu ikke er taget op.

6.1. Indsatsområde 1: Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata

Mange moderne ITS-anvendelser er afhængige af præcis viden om både vejnettets egenskaber og den gældende trafikregulering (f.eks. ensrettede veje og hastighedsgrænser). Hvor det meste af denne viden hidtil er kommet fra myndighederne, begynder forretningsmæssige kilder efterhånden at spille en større og større rolle. Når trafiksikkerheden står på spil, er det afgørende, at disse oplysninger valideres og stilles til rådighed for alle deltagere på lige og fair vilkår, sådan at trafikken kan afvikles sikkert og ordentligt. Det gælder ikke mindst for den digitale kortlægning og for den nødvendige indsamling, validering og rettidige ajourføring af data til digitale kort.

Tilsvarende betragtninger gør sig gældende for (tidstro) tilvejebringelse af trafik- og rejseinformationstjenester. Af særlige emner, der skal tages op, kan nævnes "trafikmeldinger som offentlig service", dvs. den type meldinger, alle trafikanter skal have gratis, overensstemmelse mellem oplysninger fra forskellige kilder og nødvendigheden af at overholde forskrifter, der følger af forvaltningen af trafiknettet.

¹⁴ KOM(2007) 607.
¹⁵ Skal vedtages i december 2008.
¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo.
¹⁷ KOM(2008) 433.
¹⁸ KOM(2007) 541.
¹⁹ www.esafetysupport.org.
²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>.
²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.
²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.
²³ KOM(2007) 22.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
1.1	<p>Fastlæggelse af procedurer for tilvejebringelse af tidstro trafik- og rejseinformationstjenester for hele EU, hvor navnlig følgende forhold fastlægges:</p> <ul style="list-style-type: none"> – den private sektors tilvejebringelse af trafikinformationstjenester – trafikmyndighedernes tilvejebringelse af trafikreguleringsdata – garanti for myndighedernes adgang til sikkerhedsrelevante oplysninger, der indsamles af private virksomheder – garanti for private virksomheders adgang til relevante offentlige data. 	2010
1.2	Optimering af indsamlingen og tilrådighedsstillelsen af vejdata og trafikplaner, trafikregulerende foranstaltninger og anbefalede ruter (især for tunge lastbiler)	2012
1.3	Fastlæggelse af procedurer for at sikre, at korrekte offentlige data til digitale kort står til rådighed, og at dataene ajourføres rettidigt i kraft af et samarbejde mellem de relevante offentlige myndigheder og udbydere af digitale kort under hensyn til resultater og henstillinger fra eSafety-Arbejdsgruppen for Digitale Kort.	2011
1.4	Fastlæggelse af specifikationer på data og procedurer for gratis levering af et mindstesæt af trafikinformationstjenester som offentlig service (herunder arkivering af meldingerne)	2012
1.5	Fremme af udviklingen af nationale rejseplanlæggere for dør-til-dør-rejser med alle transportformer under behørig hensyntagen til de kollektive transportmuligheder, samt sammenkobling af disse planlæggere på europæisk niveau.	2009 til 2012

6.2. Indsatsområde 2: Kontinuerlige ITS-tjenester for trafikstyring og godshåndtering i de europæiske transportkorridorer og storbyområder

Nødvendigheden af at få plads til stigende trafikmængder, især i de større europæiske trafikkorridorer og i storbyområderne, samtidig med at trafikken skal gøres mere bæredygtig og energieffektiv, stiller krav om innovative transport- og trafikstyringsløsninger. I denne forbindelse vil en sammenhængende og dynamisk trafik- og transportstyring være gavnlig for godstransporten over store afstande og i byerne og samtidig forbedre den samordnede udnyttelse af transportformerne.

E-fragt-konceptet²⁴ forudsætter ITS-teknologi, som gør det muligt at stille oplysninger om, hvor og i hvilken stand det transporterede gods befinder sig undervejs (ikke mindst når det gælder farligt gods og levende dyr), til rådighed online og med fornøden sikkerhed. Ved hjælp af innovativ teknologi som f.eks. RFID-teknikken til identifikation ved hjælp af radiobølger²⁵ og på grundlag af applikationer, der bygger på EGNOS/Galileo-systemet til satellitbaseret stedsbestemmelse, kan dette koncept udvides til andre forsyningskædeaktiviteter som f.eks. udveksling af data om indholdet med henblik på opfyldelse af lovgivningsmæssige eller forretningsmæssige behov. I fremtiden kan dette føre til konceptet "intelligent fragt", dvs. at varerne rummer oplysninger om sig selv, samt om hvor og under hvilke forhold de befinder sig, og at de er forbundet med en lang række informationstjenester.

Opkrævning af afgifter for brug af bestemte vejstrækninger eller kørsel inden for bestemte områder baseres i stigende grad på en række forskellige parametre som f.eks. køretøjernes dimensioner, emissionsniveauet, den tilbagelagte afstand og tidspunktet af døgnet. ITS-løsninger, der gør brug af satellitbaseret positionsbestemmelse og mobilkommunikation, giver nye muligheder for at indføre sådanne former for adgang til infrastruktur og opkrævning for brugen heraf.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
2.1	Fastlæggelse af et sæt fælles procedurer og specifikationer for at sikre kontinuiteten i ITS-tjenesterne for passagerer og fragt i transportkorridorer samt i og mellem byområder. Dette arbejde bør omfatte benchmarkanalyser og standardisering af informationsstrømmene om dør-til-dør-transport, grænseflader, trafikstyring og rejseplanlægning samt navnlig planlægning af begivenheder og nødberedskab.	2011
2.2	Fastlæggelse af, hvilke ITS-tjenester der skal indføres til støtte for godstransport (e-fragt), og af passende foranstaltninger for at komme videre fra ide til virkelighed. Der vil blive lagt særlig vægt på applikationer til sporing af varer ("tracking-and-tracing") ved hjælp af avanceret	2010

²⁴ KOM(2007) 607: Meddelelse fra Kommissionen — Handlingsplan for godstransportlogistik.

²⁵ KOM(2007) 96.

	teknologi, f.eks. RFID- og EGNOS-/Galileo-baseret lokaliseringsudstyr.	
2.3	Støtte til den videre udbygning af en ajourført multimodal europæisk ITS-rammearkitektur for intelligente transportsystemer og fastlæggelse af en ITS-rammearkitektur for bytrafik , herunder en integreret strategi for rejseplanlægning, transportefterspørgsel, trafikstyring, håndtering af nødsituationer, vejafgifter og brug af parkeringsanlæg og offentlige trafik anlæg.	2010
2.4	Gennemførelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer ²⁶ .	2012/2014

6.3. Indsatsområde 3: Færdselssikkerhed og -sikring

ITS-baserede trafikssikkerhedsapplikationer har bevist deres nytte, men deres samlede fordele for samfundet afhænger af, hvor stor udbredelse de får. Blandt de spørgsmål, der kræver yderligere opmærksomhed, er udformningen af en sikker brugergrænseflade (på grundlag af det arbejde, der er udført vedrørende den europæiske principerklæring), integration af flytbart udstyr²⁷ og forbedring af sikkerheden for sårbare trafikanter (f.eks. ældre). Tiltag for at fremme bedste praksis på disse områder er derfor afgørende for, at udfordringerne kan løftes.

Transportsystemerne kan også blive udsat for sikkerhedstrusler. Behovet for at beskytte rejsende og transportarbejdere og sikre trafik anlæg og -aktiver må tilgodeses, uden at det resulterer i en mindre effektiv transportsektor.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
3.1	Fremme af indførelsen af avancerede førerstøttesystemer og sikkerhedsrelaterede ITS-systemer, herunder installation i nye køretøjer (via typegodkendelse) og, hvor det er relevant, eftermontering i brugte køretøjer.	2009 til 2014
3.2	Støtte til platformen for harmoniseret indførelse af det fælleseuropæiske system eCall ²⁸ , herunder oplysningskampagner, opgradering af infrastruktur til	2009

²⁶ Direktiv 2004/52/EF.

²⁷ Flytbart udstyr er kommunikations- og informationsudstyr, som føreren kan tage med i køretøjet til brug under kørslen, f.eks. mobiltelefoner, navigationssystemer, lomme-pc'er.

²⁸ KOM(2005) 431 og KOM(2003) 542.

	nødopkaldssystemet og en vurdering af behovet for regulering.	
3.3	Udvikling af lovrammer for en sikker brugergrænseflade i køretøjer og integration af flytbart udstyr på grundlag af den europæiske principerklæring ²⁹ om sikre og effektive informations- og kommunikationssystemer i køretøjer.	2010
3.4	Udformning af passende foranstaltninger, herunder retningslinjer for bedste praksis vedrørende ITS-applikationers og -tjenesters betydning for sårbare trafikanters sikkerhed og komfort.	2014
3.5	Udformning af passende foranstaltninger, herunder retningslinjer for bedste praksis vedrørende sikre parkeringsområder for lastbiler og erhvervskøretøjer samt vedrørende telematikstyrede parkerings- og reservationssystemer	2010

6.4. Indsatsområde 4: Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen

En række eksisterende eller planlagte retsakter og frivillige aftaler vedrørende erhvervs- og privatkøretøjer kræver, at der anvendes ITS-komponenter eller -systemer. Det gælder f.eks. bestemmelserne om transport af farligt gods og levende dyr, digitale fartskrivere³⁰, elektronisk opkrævning af vejafgifter og nødopkaldssystemet eCall. Hidtil er de fleste af disse retsakter og aftaler blevet udformet uafhængigt af hinanden, så der har ikke været megen sammenhæng og samspil mellem dem, selv ikke hvor behovene er de samme.

Hvis disse anvendelser strømlines og integreres i en sammenhængende åben systemarkitektur, kunne det øge deres effektivitet og anvendelighed, nedbringe omkostningerne og øge mulighederne for udvidelser. På den måde kunne fremtidige nye eller opgraderede anvendelser umiddelbart indgå og fungere i det samlede system, som det f.eks. ses med flytbart udstyr og anvendelser, der benytter GNSS-tjenester til avanceret positions- og tidsbestemmelse. Den åbne systemarkitektur tager form af en platform, der monteres i køretøjet, forbinder infrastrukturens systemer og anvendelserne og gør dem indbyrdes kompatible. Med denne modulære fremgangsmåde vil der senere kunne integreres yderligere funktioner såsom køretøjsmonterede sikkerhedssystemer og sikre brugergrænseflader, personmobilitet, logistikstøtte og adgang til oplysninger om multimodal transport samt eventuelt elektronisk køretøjsidentifikation.

²⁹ K(2006) 7125.

³⁰ Forordning (EF) nr. 2135/98.

Denne teknologi bør først indføres i erhvervskøretøjer. Positive resultater med disse applikationer vil medvirke til at fremskynde indførelsen af integrerede ITS-anvendelser i private køretøjer og dermed stimulere et europadækkende marked for såvel originale køretøjsmonterede produkter og tjenesteydelser, som dem der købes senere.

Udviklingen af systemer, der samarbejder på grundlag af kommunikation og informationsudveksling mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og vejinfrastruktur, skrider også hastigt frem og må støttes yderligere.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
4.1	Vedtagelse af en åben arkitektur for køretøjsmonteret teknologi til ITS-tjenester og –applikationer, herunder standardgrænseflader. Resultatet af denne foranstaltning vil så blive forelagt for de relevante standardiseringsorganisationer.	2011
4.2	Udvikling og evaluering af samarbejdende systemer med det formål at opnå en harmoniseret indførelse; vurdering af udbygningsstrategier, herunder investering i intelligent infrastruktur.	2010-2013
4.3	Fastlæggelse af specifikationer for kommunikation mellem infrastrukturanlæg (I2I), mellem køretøjer og infrastruktur (V2I) og mellem køretøjer indbyrdes (V2V) i samarbejdende systemer.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Fastlæggelse af et mandat til de europæiske standardiseringsorganisationer vedrørende udvikling af harmoniserede standarder for implementering af ITS, særlig samarbejdende systemer.	2009-2014

6.5. Indsatsområde 5: Datasikkerhed og –beskyttelse samt spørgsmål om ansvar

Behandlingen af data (især personoplysninger og finansielle oplysninger) i ITS-applikationer rejser en række spørgsmål i forbindelse med borgernes ret til databeskyttelse. Alle berørte parter, og navnlig borgerne, skal have garanti for, at behandlingen af deres data opfylder kriterierne om dataintegritet, fortrolighed og disponibilitet. Desuden stiller brugen af ITS-applikationer yderligere krav vedrørende erstatningsansvar. Disse aspekter kan blive en væsentlig hindring for udbredelsen af visse ITS-tjenester, hvis ikke det påvises, at borgernes rettigheder er sikret fuld beskyttelse.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
5.1	Vurdering af sikkerheds- og personbeskyttelsesaspekterne i forbindelse med behandling af data i ITS-applikationer og -tjenester og formulering af forslag, der er i fuld overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.	2011
5.2	Undersøgelse af spørgsmålene omkring erstatningsansvar i forbindelse med brug af ITS-applikationer og især køretøjsmonterede sikkerhedssystemer.	2011

6.6. Indsatsområde 6: Europæisk ITS-samarbejde og -koordinering

En koordineret udbygning med intelligente transportsystemer i EU forudsætter et intensivt og effektivt samarbejde mellem alle berørte parter på europæisk plan. Ideelt set skal dette samarbejde føre til, at kravene vedrørende udbygningen harmoniseres, at udbygningsaktiviteterne synkroniseres bedre, og at man undgår nationale og leverandørspecifikke løsninger, der skaber hindringer for integration på europæisk plan.

Det er nødvendigt at videreformidle den bedste tilgængelige viden om omkostningerne og fordelene ved ITS-projekter set ud fra et livscyklusperspektiv samt at give tilbagemeldinger om relevante erfaringer, så de offentlige myndigheder i hele Europa kan træffe beslutninger om investeringer på et velinformeret grundlag. For at ITS-systemerne kan vinde udbredelse over hele EU, er det derfor afgørende, at der indgås aftaler om fælles vurderingsmetoder og ensartede værktøjer til beslutningsstøtte.

En sådan koordineret udbygning med ITS i hele Europa forudsætter også, at myndighederne i byerne og de regionale myndigheder i højere grad involveres i processen, især hvad angår trafikken i og mellem de større byer. Der bør ydes vejledning og teknisk bistand for at fremme og støtte konsensusdannelsen og beslutningsprocesserne.

Endelig vil gennemførelsen af foranstaltningerne i denne handlingsplan kræve en passende overordnet styring. Medlemsstaterne bør tilstræbe enighed om en fælles ITS-dagsorden og om metoder til at omsætte planerne i en koordineret gennemførelse, f.eks. ved hjælp af samordnede investeringer eller harmoniseringsinitiativer.

Det foreslås, at der iværksættes følgende foranstaltninger:

	Foranstaltning	Måldato
6.1	Forslag til et retsgrundlag for europæisk samordning af udbygningen med intelligente transportsystemer i hele Europa.	2008
6.2	Udvikling af et værktøjssæt til støtte for beslutninger om investeringer i ITS-applikationer og -tjenester. Dette bør omfatte en kvantificeret evaluering af de økonomiske, sociale, finansielle og operationelle virkninger, og dække aspekter som brugeraccept, omkostninger/fordele i hele livscyklussen såvel som udpegning og evaluering af bedste praksis vedrørende indkøb og installering af anlæg.	2011
6.3	Udvikling af retningslinjer for offentlig finansiering af ITS-anlæg og -tjenester, via både EU's (f.eks. TEN-T og strukturfondene) og nationale midler, på grundlag af en vurdering af disses økonomiske, sociale og operationelle værdi.	2010
6.4	Etablering af et særligt forum for ITS-samarbejde mellem medlemsstaterne og de regionale/lokale administrationer, der skal fremme ITS-initiativer vedrørende mobilitet i byerne .	2010

7. FREMTIDSUDSIGTER

Med denne handlingsplan foreslås en strategi for at samordne og fremskynde udbygningen med intelligente transportsystemer i hele Europa på grundlag af politiske mål. De hovedindsatsområder og foranstaltninger, der er skitseret ovenfor, skal bidrage til at nå dette mål. Strategien går ud på at integrere og supplere de forskellige aktiviteter, der tidligere er blevet støttet af EU og på nationalt plan. På denne måde vil man kunne høste det fulde udbytte af det igangværende arbejde og de seneste eksempler på en vellykket indførelse af applikationer og tjenester. Et sådant samspil vil skabe det bedste grundlag for, at ITS kan yde et væsentligt bidrag til en mere bæredygtig mobilitet i Europa.

Handlingsplanen fokuserer på indsatsen for at fremme udbygningen med intelligente transportsystemer i EU på kort til mellemlangt sigt, men formålet er også at opbygge et langsigtet perspektiv, der rummer en klar plan for, hvilken rolle ITS skal spille i fremtidens transportsystem i Europa.

Europa-Kommissionen vil aflægge rapport om gennemførelsen af handlingsplanen i 2012. I denne forbindelse vil indsatsområderne samt foranstaltningernes rækkevidde blive taget op til fornyet overvejelse og om nødvendigt udvidet.

Nærværende meddelelse ledsages af et direktivforslag om en ramme for samordning af udbygningen med intelligente transportsystemer.