



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 16.12.2008  
KOM(2008) 887 endelig

2008/0263 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på  
vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder**

**{SEK(2008) 3083}  
{SEK(2008) 3084}**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

#### • **Begrundelse og formål**

Midtvejsevalueringen af Europa-Kommissionens hvidbog om transportpolitikken peger på, at innovation vil spille en fremtrædende rolle med hensyn til at gøre vejtransport mere bæredygtig (dvs. sikker, effektiv, renere og ubrudt), bl.a. ved brug af informations- og kommunikationsteknologier: **Intelligente transportsystemer (ITS)**.

ITS-løsningerne inden for vejtransport er dog ikke taget i brug så hurtigt, som det var forventet, og tjenesterne indføres generelt set på ret usammenhængende måde. Det har ført til et kludetæppe af nationale, regionale og lokale løsninger uden nogen klar harmonisering, hvilket bringer det indre markedes integritet i fare. Følgen er, at de intelligente transportsystemer ikke udnyttes effektivt og derfor ikke kan bidrage effektivt til, at de (transport-)politiske målsætninger bliver opfyldt, og at de voksende udfordringer, vejtransporten står over for, bliver taget op.

Det overordnede formål med dette forslag er at skabe en ramme for at fremskynde og koordinere ibrugtagningen og anvendelsen af intelligente transportsystemer inden for vejtransport, herunder grænseflader i forhold til andre transportformer (ITS), for at understøtte en mere effektiv, mere miljøvenlig, sikrere og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer i EU. Programmets specifikke mål går bl.a. ud på at forbedre systemernes interoperabilitet, sikre uhindret adgang, tilskynde til at skabe kontinuitet i tjenesteydelserne og oprette en effektiv samarbejdsordning mellem alle ITS-interessenter. I overensstemmelse med nærhedsprincippet anses et (ramme)direktiv for det mest hensigtsmæssige middel til at nå det ønskede mål. De tekniske detaljer vedrørende gennemførelsen, dvs. procedurer og specifikationer, skal dog vedtages af Kommissionen med bistand fra et udvalg bestående af medlemsstaternes repræsentanter. Desuden opretter Kommissionen en europæisk rådgivende ITS-gruppe, som repræsentanter for relevante ITS-interessenter opfordres til at deltage i, og som skal rådgive Kommissionen om forretningsmæssige og tekniske aspekter af gennemførelsen og ibrugtagningen af ITS i EU.

#### • **Generel baggrund**

Den voksende overbelastning af transportsystemet (vejgodstransport forventes at ville stige med 55 % og passagerbefordring med 36 % frem til 2020) og det deraf følgende energiforbrug og skadelige miljøpåvirkninger (CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren vil vokse med 15 % frem til 2020) gør det påkrævet med en innovativ indfaldsvinkel for at reagere på de voksende behov for og krav om transport og mobilitet. Traditionelle foranstaltninger såsom udvidelse af de bestående transportnet vil ikke kunne gennemføres i dette omfang, og der er behov for at finde nye løsninger.

Kommissionen har tidligere ydet en betydelig støtte til intelligente transportsystemer til vejrelateret forskning og udvikling, og forskningsresultaterne blev taget i brug første gang via de euroregionale ITS- ibrugtagningsprojekter, der er finansieret som led i programmet om det transeuropæiske transportnet.

Et af de væsentligste forslag inden for i2010 er initiativet "intelligente biler", som tilsigter at nedbringe antallet af færdselsuheld, overbelastning, trafiksammenbrud, brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner: Elektronisk stabilitetskontrol (ESC) nedbringer antallet af uheld ved at hjælpe føreren med at bevare kontrollen over sin bil ved udskridning, e-call tilsigter installering af en sort boks i køretøjer, som skal sende oplysninger fra udløsning af airbags og kollisionssensorer og om geografiske koordinater til de lokale nødhjælpstjenester trådløst.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Forslaget vedrører ITS-applikationer og -tjenester i forbindelse med vejtransport, herunder deres grænseflader til andre transportmåder. Der findes tilsvarende initiativer om andre transportmåder, bl.a. ATM-forskning i forbindelse med det fælles europæiske luftrum (SESAR) for lufttransporten, det europæiske trafikstyringssystem for jernbaner ERTMS for jernbanetransporten, og flodinformatiønstjenester (RIS) for transporten ad indre vandveje. Skibsfartssektoren har allerede indført SafeSeaNet og trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten (VTMIS), og der gøres fremskridt med det automatiske identifikationssystem (AIS) og identifikation og sporing på lang afstand (LRIT).

Der findes også en række bestemmelser inden for vejtransport, bl.a. direktiv 2004/52/EF vedrørende elektroniske bompengesystemer, forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 2007/46/EF om en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Der vil blive sikret klar sammenhæng mellem arbejdet i de relevante udvalg.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget vil støtte adskillige af de (mikroøkonomiske) mål i Lissabon-strategien for vækst og beskæftigelse. Det vil først og fremmest bidrage til målet om at lette udbredelsen og den effektive anvendelse af ITS. Det bidrager derudover til målene om:

- at fremme alle former for innovation: fremme videnoverførsel om effektiv ibrugtagning af ITS på tværs af landegrænser
- at udvide, forbedre og sammenkoble infrastrukturene i Europa og færdiggøre prioriterede projekter på tværs af landegrænser: at overveje mulighederne for egnede prissætningssystemer for infrastrukturene
- at tilskynde til en bæredygtig ressourceanvendelse og styrke synergierne mellem miljøbeskyttelse og vækst, og navnlig fremme udviklingen af midler til internalisering af eksterne miljøomkostninger
- at øge og forbedre udnyttelsen af investeringerne i F&U, navnlig fra det private erhvervsliv: bedre rammebetingelser for udnyttelsen af innovative ITS-løsninger.

I revisionen af hvidbogen om transportpolitikken lagde Kommissionen vægt på trafikal overbelastning, energiforsyningsikkerhed og klimaændringer som de væsentlige udfordringer for transporten i EU. De nye politiske retningslinjer angående effektivitet, innovation, logistik og grønnere transport opstod i forbindelse med denne revision, og de ligger fuldt på linje med kernen i **Lissabon-strategien**.

Meddelelsen om **grønnere transport**, som Kommissionen vedtog i juli 2008 (KOM(2008) 433), indeholder i kapitel 4 en **handlingsplan om intelligente vejtransportsystemer**, som ledsages af et lovinitiativ, hvori der fastlægges en fælles metode for at få eksisterende teknologier bragt på markedet og taget i anvendelse. Anvendes den bestående infrastruktur mere effektivt, vil det endvidere betyde, at der bliver behov for færre nye infrastrukturprojekter, og hermed undgås opsplitning af boligområder og en forøgelse af de befæstede arealer.

Forslaget stemmer også overens med **EU's strategi for bæredygtig udvikling**, idet det tager fat på adskillige af de vigtige områder, som i forbindelse med revisionsprocessen i 2005 blev udpeget som områder, der har brug for større fremdrift. Det gennemgående træk for disse initiativer er hensigten om at gøre transport mere bæredygtig, f.eks. at opfylde målet med at forbedre styringen af transportefterspørgslen og bidrage til at opfylde trafiksikkerhedsmålet om at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010 (i forhold til 2000). Blandt andre emner, som bliver taget op indirekte, er en nedbringelse af EU's energiforbrug, hvilket også vil begrænse virkningerne af klimaændringerne.

Derudover støtter forslaget gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter (navigationssystemer).

## **2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

### **• Høring af interesserede parter**

#### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Der er tilrettelagt tretten interviews med højtplacerede eksperter og personer fra private interesseorganisationer i perioden november 2007 til og med januar 2008. Disse interviews mundede ud i en første opgørelse over bemærkninger angående faktorer, som hindrer en bredere ibrugtagning og markedsindtrængning for ITS. Der blev også set nærmere på potentielle foranstaltninger, som kunne iværksættes for at opnå en hurtigere ibrugtagning.

Med henblik på at drøfte og konsolidere disse resultater blev der afholdt to offentlige workshops (22. februar 2008 og 26. marts 2008) med mere end 200 deltagere i alt. Disse blev suppleret af et eSafety Forum (Ljubljana, 25. april 2008).

Der blev gennemført en åben høring på internettet i perioden 29.2.2008 - 31.3.2008. Resultaterne kan ses på: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm).

Endelig drøftede medlemsstaternes repræsentanterne baggrunden for visse specifikke forslag til foranstaltninger på et møde i Bruxelles den 26. maj 2008.

#### Sammenfatning af svarene og af, hvordan de er blevet indarbejdet

Interviewene førte til følgende hovedkonklusioner:

- **Markedsindtrængning:** Ibrugtagningen af ITS må fremskyndes, navnlig inden for transport i byområder og godstransport. Denne ibrugtagning bør styres politisk og tilsigte at opnå en mere udbredt anvendelse af den eksisterende infrastrukturkapacitet, samtidig med at transportoperationernes effektivitet og sikkerhed forbedres.

- Krav vedrørende gennemførelsen: der er behov for at nå til enighed om interoperabilitet mellem applikationer og tjenester på et EU-dækkende plan, for derigennem at kunne etablere ubrudte tjenester på tværs af landegrænser. Dette omfatter harmoniseringen og i givet fald standardiseringen af regler og procedurer for indsamling og behandling af data.
- Ibrugtagningsstrategi: en udbredt ibrugtagning og integration af "in-car"-tjenester (f.eks. hastighedsalarmer, eCall, tidstro trafikmeldinger) kræver en overordnet strategi og samordnede foranstaltninger, som støttes af førende interessenter fra erhvervslivet, vejmyndigheder og netoperatører.
- Koordinering blandt interessenter: en tværsektoriel koordineringsgruppe med deltagelse af alle væsentlige deltagere – applikationsudviklere, erhvervslivet og offentlige myndigheder – er påkrævet for at omsætte intentionerne til konkrete resultater.

Workshopperne mundede ud i opbakning til og i visse tilfælde en udbygning af disse konklusioner på følgende måde:

- Strategi for gennemførelsen: dette bør tage form af en udførlig køreplan med klar angivelse af de påtænkte foranstaltninger og de forskellige deltageres ansvarsområder – Kommissionen, de offentlige myndigheder, erhvervslivet osv. Der bør i givet fald følges op på disse foranstaltninger med et passende retsgrundlag. Med hensyn til specifikke applikationer og tjenester blev følgende aspekter anset for at være relevante:
  - (1) Grænseflader mellem menneske og maskine: der er behov for standardiserede platforme og grænseflader af hensyn til konsekvenserne for sikkerheden
  - (2) Sikkerhedssystemer til køretøjer: kooperative systemer (hvor køretøjer og infrastruktur spiller sammen via mobilkommunikation) forudsætter en synkron ibrugtagning i køretøjet og på infrastrukturen
  - (3) eCall: bør ikke introduceres som en enkeltstående applikation
  - (4) Elektronisk betaling: landsdækkende og grænseoverskridende håndhævelse af elektronisk opkrævning af vejbenyttelsesafgifter anses for væsentligt for at sikre, at alle erhvervsmæssige transportbrugere opkræves på en retfærdig og rimelig måde
  - (5) Trafikstyring: kompleksiteten af vejtrafikstyringsoperationer, som omfatter både offentlige og private vejtransportformer og deres grænseflader i forhold til andre transportformer stiller krav om nye og mere helhedsorienterede, systembaserede indfaldsvinkler til trafikstyring og –kontrol. En bred platform til udveksling af oplysninger mellem de relevante parter – net- og systemoperatører, vejmyndigheder, regionale/lokale myndigheder – betragtes som afgørende for at opfylde et så ambitiøst mål.
- Samråd om og koordinering af køreplanen: selv om der er et tydeligt behov for en koordinerende EU-struktur, bør denne ikke overlappe bestående lignende organer såsom eSafety Forum, ERTICO osv.

- Forretningsgrundlag: opstillingen af forretningsgrundlag med henblik på at udpege samarbejdsmuligheder mellem private og offentlige sektorer i henseende til ITS-applikationer og –tjenester betragtes som en prioritet.

Der blev taget behørigt hensyn til alle disse elementer og bidrag i de nedenstående foranstaltninger (jf. handlingsplanen om ITS).

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Intelligente transportsystemer

Anvendte metoder

Interviews af interessenter og workshops; møder med eksperter fra medlemsstaterne, en forberedende undersøgelse med henblik på en konsekvensanalyse af EU's handlingsplan om ITS.

Væsentligste organisationer/eksperter, der deltog i høringen

Overordnede konsulenter fra COWI-ECORYS og fra Ankerbold Consulting blev benyttet henholdsvis til den forberedende undersøgelse med henblik på en konsekvensanalyse og til at gennemføre interviews med interessenterne.

I perioden november 2007 til og med januar 2008 er der tilrettelagt tretten interviews med højtplacerede eksperter og personer fra følgende interesseorganisationer: nationale transportministre, statsejede agenturer for udvikling og ibrugtagning af ITS, bystyre, en medlemskabsbaseret international organisation, der fører partnere sammen om udviklingen af ITS-baserede tjenester, betalingsmotorvejsoperatører, en ITS-baseret informationstjenesteudbyder, en medlemskabsbaseret organisation, som repræsenterer vejgodstransportsektoren, repræsentanter for lederne af de nationale vejmyndigheder, en mobiloperatør, en leverandør af elektroniske komponenter til motorkøretøjsindustrien og personbils- og lastbilfabrikanterne.

Med henblik på at konsolidere disse resultater blev der afholdt to workshops, den ene den 22. februar 2008 og den anden den 26. marts 2008 med mere end 200 deltagere i alt. Dette blev suppleret af et særligt eSafety Forum<sup>1</sup> møde i Ljubljana den 25. april 2008.

Endelig drøftede medlemsstaternes repræsentanter baggrunden for visse specifikke foranstaltninger, som blev præsenteret på et møde i Bruxelles den 26. maj 2008.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

En hurtigere og mere koordineret ibrugtagning af intelligente vejtransportsystemer i EU forudsætter, at der etableres en bredt anlagt koordinationsstruktur og et formelt forum med deltagelse af alle interessenter, hvor offentlige myndigheder og aktører fra erhvervslivet kan mødes for at drøfte konsensusopbygningsaktiviteter og fremme offentlig-privat samarbejde. I de tilfælde, hvor der endnu ikke er udviklet egnede platforme, anbefales det at tilrettelægge rundbordssamtaler for at nå frem til konsensus. Det er nødvendigt med en vis ITS-

---

<sup>1</sup> [www.esafetysupport.org/en/news/esafety\\_forum\\_comments\\_on\\_ec\\_its\\_action\\_plan.htm](http://www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm)

ledelsesstruktur med et hierarki af paneler til konsensusopbygning og koordinering af ibrugtagningen af ITS på lokalt/regionalt, nationalt og europæisk niveau.

### Offentliggørelse af eksperternes råd

På internettet findes et resumé af resultaterne af den første høringsrunde af interessenterne:

[http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm).

#### • **Konsekvensanalyse**

I forbindelse med konsekvensanalysen er følgende tre alternative politikker overvejet:

#### Alternativ A: Ingen yderligere foranstaltninger

Dette alternativ tager Kommissionens igangværende foranstaltninger i betragtning, f.eks. specifik forskning, initiativet "intelligente biler" (forskning, harmonisering og opmærksomhedsskabende foranstaltninger), støtte til ibrugtagning (EasyWay og CIVITAS), enkeltstående standardisering og høring af interessenter. Kommissionen vil fortsat yde finansiel støtte til forskning og ibrugtagning, frivillige aftaler, specifikke standardiseringsmandater og lovgivning (af begrænset omfang) – men koordineringen mellem den offentlige og private sektor og mellem medlemsstaterne er begrænset.

En videreførelse af denne metode vil i sidste ende føre til, at den aktuelle opsplitning af ITS-applikationer og -tjenester langs landegrænserne fortsætter med deraf følgende skævheder i ibrugtagningen og manglende kontinuitet i ITS-tjenesterne i EU.

#### Alternativ B: Problemerne imødegås ved at fokusere på koordinerings- og synergi-foranstaltninger

Med alternativ B fokuseres på følgende prioriterede hovedforanstaltninger:

- (1) definition af en **funktionel åben in-car-platform**, der gør det muligt at anvende centrale komponenter på mange forskellige måder (kommunikationsteknologier, positionsbestemmelse, processorkapacitet og brugergrænseflader)
- (2) oprettelse af en **gruppe på højt niveau**, som danner et forum, hvor ITS-interessenter kan udveksle oplysninger, opstille en fælles vision, udarbejde retningslinjer for ibrugtagning af ITS og rådgive Kommissionen
- (3) definition af en ramme for optimal udnyttelse af **data om vejnet og trafik**
- (4) opstilling af en ramme, som sikrer **ITS-tjenesternes kontinuitet** (f.eks. grænseflader mellem områder uden for byerne og byområder)
- (5) håndtering af datasikkerhed og -beskyttelse, **fortrolighed** og **erstatningsansvarsspørgsmål**.

I forbindelse med dette alternativ vil der blive taget fat på horisontale spørgsmål, som får indflydelse på udbredelsen af ITS, med særlig vægt på at forbedre samordningen blandt alle interessenter. Det forventes, at en topstyring vil fungere konstruktivt og effektivt, og at den vil føre til synkroniserede foranstaltninger, som giver individuelle ITS-tjenester mulighed for at

trænge ind på markedet på en mere harmoniseret og bedre understøttet måde, end det er tilfældet i referencealternativ A.

Alternativ B vil udnytte de instrumenter, som Kommissionen har til sin rådighed med henblik på at støtte fælles anmodninger om standardisering og udpege og prioritere behovene for finansiel støtte eller lovgivningsarbejde.

Alternativ B+: Alternativ B udvidet med et direktiv og en udvalgsprocedure

Alternativ B+ bygger på den samme procedure som alternativ B, men samarbejdet og koordinationsaspektet formaliseres. Gruppen på højt niveau vedrørende ITS vil blive afløst af:

- (1) et **europæisk ITS-udvalg** bestående af medlemsstaternes repræsentanter med henblik på at bistå Kommissionen ved at vedtage specifikke foranstaltninger på definerede områder (svarende til de grundlæggende beføjelser i alternativ B) via en udvalgsprocedure, og
- (2) en **rådgivende ITS-gruppe** bestående af repræsentanter på højt niveau fra forskellige relevante sektorer (dvs. ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fabrikanter, arbejdsmarkedets parter, eksisterende faglige sammenslutninger osv.) som rådgiver Kommissionen om forretningsmæssige og tekniske aspekter og drøfter udbydernes og brugernes krav og prioriteter.

Kommissionen vil med bistand fra det europæiske ITS-udvalg:

- inden for sit mandat og om nødvendigt træffe beslutning om specifikke foranstaltninger for:
  - (1) oprettelsen af procedurer og specifikation, bl.a. for en fremskyndet ibrugtagning og anvendelse af trafik- og rejsedata, den europæiske vejtrafikstyring, ITS-tjenesternes kontinuitet for gods og passagerer, vejsikkerhed og –sikring, definition af en åben in-car-platform for ITS-tjenester, herunder bl.a. anvendelsen af en standardiseringsproces (CEN/CENELEC/ETSI)
  - (2) typegodkendelse af vejinfrastrukturrelateret ITS-udstyr og –software, der ikke er omfattet af direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF og 2007/46/EF<sup>2</sup>.
- udveksling af oplysninger med medlemsstaterne.

Ved at fremsætte forslag om afledt lovgivning via udvalgsproceduren får Kommissionen mulighed for at fastholde en effektiv koordinering mellem interessenterne med henblik på at fjerne eksisterende flaskehalse og hindringer.

---

<sup>2</sup> ITS behandles også i lovgivning om henholdsvis radio- og telekommunikationsudstyr (direktiv R&TTE 1999/5/EF), elektromagnetisk kompatibilitet (direktiv EMC 2004/108), elektrisk udstyr (direktiv LVD 2006/95), fælles rammebestemmelser for elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (direktiv 2002/21/EF), tilladelser til elektroniske kommunikationsnet og -tjenester (direktiv 2002/20/EF) og adgang til og samtrafik mellem elektroniske kommunikationsnet og tilhørende faciliteter (2002/19/EF). Der er behov for tilsvarende bestemmelser for vejinfrastrukturrelateret ITS-udstyr og –programmel.



De væsentligste forskelle mellem B og B+ går ud på, at der vedtages et direktiv, hvori medlemsstaterne pålægges forpligtelser i relation til de vigtigste områder, jf. alternativ B, og gruppen på højt niveau afløses af det europæiske ITS-udvalg med henblik på via udvalgsproceduren at bistå Kommissionen. Betragtes såvel de direkte virkninger (en fremskyndet ibrugtagning af ITS) og de indirekte virkninger (støtte til dannelse af økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige politikker), **er alternativ B+ den foretrukne løsning**, idet det vil få større gennemslagskraft end de øvrige alternativer, navnlig hvad angår samarbejde og potentialet for at nå til enighed hurtigere om særlige spørgsmål, der blokerer for ibrugtagningen af ITS i hele EU. De positive virkninger, der forventes med hensyn til trafikale overbelastning, færdselssikkerhed og emissioner vil dermed kunne virkeliggøres hurtigere.

### 3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

#### • Resumé af forslaget

I den foreslåede ITS-handlingsplan skitseres prioriterede områder med henblik på at fremskynde en koordineret ibrugtagning af ITS-applikationer og -tjenester i hele EU.

Med direktivforslaget tilvejebringes en ramme for gennemførelsen af denne ITS-handlingsplan. Forpligtelserne, som i kraft af direktivet vil blive pålagt medlemsstaterne, vil blive støttet af Kommissionen, idet der via udvalgsproceduren vil blive fastsat fælles specifikationer, der tilsigter at sikre en EU-dækkende koordineret ibrugtagning af interoperable ITS. Kommissionen udfører dette arbejde med bistand fra et europæisk ITS-udvalg. Derved skabes også en ramme for udveksling af oplysninger med medlemsstaterne.

Uden at dette berører udvalgets rolle, nedsætter Kommissionen en "rådgivende ITS-gruppe" bestående af højtstående og ledende interessenter fra de vigtigste områder (ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fabrikanter, arbejdsmarkedets parter, eksisterende faglige sammenslutninger), som vil rådgive Kommissionen om forretningsmæssige og tekniske aspekter af ibrugtagningen og anvendelsen af ITS i EU. Denne rådgivende ITS-gruppe vil indsamle og sammenstille inddata fra eksisterende fora, f.eks. fra eSafety Forum, ERTRAC m.fl.

#### • Retsgrundlag

Artikel 71, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab

#### • Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslaget tager hensyn til subsidiaritetsprincippet, fordi det er rettet mod tværnationale aspekter, som ikke på tilfredsstillende vis kan reguleres af medlemsstaterne, f.eks. udstyrs interoperabilitet og etablering af et indre marked for ITS-tjenester. Først og fremmest vedrører foranstaltningen hovedsageligt ibrugtagning på tværs af landegrænser med sigte på at nå frem til EU-tjenester og/eller harmoniserede tjenester for trafik- og rejseinformation samt trafikstyring. For det andet, hvis der ikke bliver truffet yderligere foranstaltninger, vil medlemsstaterne fortsætte med at udvikle og gennemføre individuelle løsninger og derved

potentielt skabe et opsplittet teknologisk spektrum, som kan bringe en fremtidig harmonisering og standardisering i fare, eller som kan gøre processerne langvarige af hensyn til interoperabiliteten (jf. erfaringerne med den europæiske elektroniske bompengetjeneste). En yderligere forværring af vejtrafiksituationen (uheld, overbelastning og manglende sammenhæng på tværs af landegrænser) ville være i modstrid med traktatens krav (især artikel 70 "den fælles transportpolitik" og artikel 154 "fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet"). For det tredje er der behov for foranstaltninger på fællesskabsniveau, og de vil indebære klare fordele på grund af deres virkninger (f.eks. fælles regler for erstatningsansvar samt datasikring og fortrolighed) eller omfang (f.eks. gennem omkostningsbesparelser for ITS-applikationer takket være fælles specifikationer og stordriftsmuligheder). Formålet med den foreslåede foranstaltning kan derfor kun gennemføres på fællesskabsplan på grundlag af en fællesskabsretsakt.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Det vil ikke være praktisk muligt eller tidsmæssigt forsvarligt at vedtage alle Europa-Parlamentets og Rådets udførlige specifikationer på individuel basis. Kommissionens engagement er begrænset til det minimum, der kræves til at opfylde forslagets mål, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt til dette formål. Det er begrænset til at støtte medlemsstaterne ved, at procedurer og specifikationer defineres med bistand fra det europæiske ITS-udvalg inden for udpegede prioriterede områder, hvor der er behov for en overnational tilgang. Tillægges beføjelserne ikke, bringer dette en EU-dækkende integreret og koordineret ibrugtagning af interoperable ITS til vejtransport og deres grænseflader i forhold til andre transportformer i fare. Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

Den finansielle og administrative byrde ved dette forslag er begrænset til rejseudgifter i forbindelse med møder i udvalget og den rådgivende gruppe.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået retsakt: Direktiv.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Den benyttede selvregulerende metode, som erhvervslivet hidtil har benyttet, er utilstrækkelig, og der er behov for bindende bestemmelser på EU-niveau.

En forordning ville være for præskriptiv i lyset af, at mange af de nødvendige foranstaltninger med henblik på at nå optimale ibrugtagningsniveauer for ITS kan være forskellige fra land til land. På den anden side vil bløde foranstaltninger, herunder henstillinger og støtte til koordinering generelt ikke direkte fremskynde og koordinere ibrugtagning og anvendelse af intelligente transportsystemer til vejtransporten og deres grænseflader i forhold til andre transportformer.

Når det gælder hardware og software, kræver både brugere og producenter et vist "sikringsniveau" af de udbudte tjenester og af det tilknyttede udstyr, som benyttes til at levere eller forbruge tjenesterne.

Derfor er der behov for en retlig ramme på EU-niveau, hvor et direktiv vil sætte medlemsstaterne i stand til at tilpasse en fastlagt og accepteret ramme efter deres individuelle behov.

Et direktiv er det mest egnede instrument, fordi forpligtelserne, som pålægges medlemsstaterne, anerkender indbyrdes forskelle i ibrugtagningen og anvendelsen af ITS og giver medlemsstaterne mulighed for at koncentrere sig om deres gennemførelsesmæssige prioriteter, samtidig med at Kommissionens overlades beføjelsen og ansvaret for sammen med det europæiske ITS-udvalg at definere de tekniske enkeltheder (dvs. procedurer og specifikationer) til støtte for direktivets gennemførelse.

#### **4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER**

Godtgørelse af rejseudgifter (det europæiske ITS-udvalg og den rådgivende gruppe 4 årlige møder hver): 122 200,00 EUR.

#### **5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER**

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er relevant for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

## **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>4</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>5</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den tiltagende vejtransport, der følger af væksten i den europæiske økonomi og borgernes krav om mobilitet, er en af hovedårsagerne til, at overbelastningen af vejinfrastrukturen og energiforbruget øges, og at der opstår miljø- og samfundsmæssige problemer.
- (2) Disse betydelige udfordringer kan ikke blot imødegås med traditionelle midler, herunder en udvidelse af den eksisterende vejtransportinfrastruktur. I bestræbelserne på at finde egnede løsninger for Fællesskabet kommer innovation til at spille en vigtig rolle.
- (3) Anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier i vejtransportsektoren og til dens grænseflader til andre transportmåder (intelligente transportsystemer) vil yde et betydeligt bidrag til bedre miljøresultater, større effektivitet, herunder energieffektivitet, bedre sikkerhed og bedre sikring i forbindelse med vejtransport og passager- og godsmobilitet, samtidig med at der sikres et velfungerende indre marked, bedre konkurrenceevne og højere beskæftigelse.
- (4) Fremskridt med anvendelse af informations- og kommunikationsteknologi inden for andre transportmåder bør nu overføres til udviklingen i vejtransportsektoren, navnlig

---

<sup>3</sup> EUT C af , s. .

<sup>4</sup> EUT C af , s. .

<sup>5</sup> EUT C af , s. .

med henblik på at sikre større integration mellem vejtransport og andre transportformer.

- (5) I nogle medlemsstaters vejsektor er nationale applikationer af disse teknologier allerede taget i brug, men den form for ibrugtagning forbliver opsplittet og ukoordineret og kan ikke føre til geografisk ubrudte ITS-tjenester i hele Fællesskabet.
- (6) For at sikre en koordineret og effektiv ibrugtagning af ITS i Fællesskabet som helhed bør der indføres fælles specifikationer. I første omgang bør der gives forrang til fire hovedområder for udvikling og ibrugtagning af ITS.
- (7) De fælles specifikationer bør bl.a. tage hensyn til og bygge på de allerede opnåede erfaringer og resultater på området, bl.a. fra eSafety-initiativet<sup>6</sup>, som Kommissionen iværksatte i april 2002. Kommissionen oprettede som led i dette initiativ et eSafety-forum for at fremme og gennemføre henstillinger om at støtte udvikling, ibrugtagning og anvendelse af eSafety-systemer.
- (8) ITS bør bygge på interoperable systemer på grundlag af åbne offentlige standarder, som alle udbydere og brugere af applikationer og tjenester har til rådighed uden forskelsbehandling.
- (9) Ibrugtagning og anvendelse af ITS-applikationer og –tjenester indebærer behandling af personoplysninger. Behandlingen bør foregå i overensstemmelse med fællesskabsreglerne, således som de er fastsat i bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>7</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor<sup>8</sup>.
- (10) Ibrugtagning og anvendelse af ITS-applikationer og –tjenester, navnlig trafik- og rejseinformationstjenester, indebærer behandling af vej-, trafik- og rejsedata fra dokumenter, som er i medlemsstaternes offentlige myndigheders besiddelse. Behandlingen bør foregå i overensstemmelse med fællesskabsreglerne, således som de er fastsat i bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/98/EF af 17. november 2003 om videreanvendelse af den offentlige sektors informationer<sup>9</sup>.
- (11) Direktiv 2007/46/EF<sup>10</sup> fastlægger en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, medens direktiv 2002/24/EF<sup>11</sup> og 2003/37/EF<sup>12</sup> omhandler henholdsvis standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres påhængskøretøjer og udskifteligt trukket materiel. Skønt bestemmelserne i disse direktiver omfatter ITS-

---

<sup>6</sup> [http://www.esafetysupport.org/download/European\\_Commission/048-esafety.pdf](http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf)

<sup>7</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

<sup>8</sup> EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

<sup>9</sup> EUT L 345 af 31.12.2003, s. 90.

<sup>10</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

<sup>11</sup> EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

<sup>12</sup> EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1.

relateret udstyr, der er monteret i køretøjer, finder de ikke anvendelse på ITS-udstyr og -software til ekstern vejinfrastruktur, som derfor er omfattet af nationale typegodkendelsesprocedurer.

- (12) For ITS-applikationer og -tjenester, der kræver nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau<sup>13</sup>.
- (13) Væsentlige interessenter såsom ITS-tjenesteudbydere, ITS-brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, repræsentanter for fremstillingsindustrien, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger og lokale myndigheder bør have mulighed for at rådgive Kommissionen om forretningsmæssige og tekniske aspekter ved ibrugtagning af intelligente transportsystemer i Fællesskabet.
- (14) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>14</sup>.
- (15) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at vedtage foranstaltninger vedrørende ændring af bilagene og foranstaltninger, der fastsætter mere udførlige specifikationer for udvikling, gennemførelse og anvendelse af interoperable intelligente transportsystemer. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (16) Med henblik på at garantere en koordineret fremgangsmåde bør Kommissionen sikre, at der er sammenhæng mellem aktiviteterne i det udvalg, som nedsættes ved dette direktiv, og aktiviteterne i de udvalg, som er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet<sup>15</sup>, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>16</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer<sup>17</sup>.
- (17) Målet for dette direktiv, nemlig at sikre koordineret ibrugtagning af interoperable intelligente transportsystemer i Fællesskabet som helhed, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

---

<sup>13</sup> Se Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004, EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 af 9. juli 2008, EUT L 196 af 24.7.2008, s. 1.

<sup>14</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>15</sup> EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

<sup>16</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

<sup>17</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Genstand og anvendelsesområde**

Ved dette direktiv opstilles der en ramme for koordineret ibrugtagning og anvendelse af intelligente transportsystemer i Fællesskabet og for udvikling af de dertil krævede specifikationer.

Det finder anvendelse på alle intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og grænseflader til andre transportmåder.

### *Artikel 2*

#### **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- a) "intelligente transportsystemer (ITS)": systemer, hvori der anvendes informations- og kommunikationsteknologi til støtte for vejtransport (herunder infrastruktur, køretøjer og brugere) og for grænseflader til andre transportformer
- b) "interoperabilitet": systemers og de bagvedliggende forretningsprocedurers evne til at udveksle data og dele information og viden
- c) "ITS-applikation": et operationelt instrument, som kan udnytte ITS
- d) "ITS-tjeneste": ibrugtagning af en ITS-applikation inden for en veldefineret organisatorisk og operationel ramme for at bidrage til brugersikkerhed, effektivitet og komfort og/eller at lette eller støtte transport- og rejseaktiviteter
- e) "ITS-tjenesteudbyder": enhver offentlig eller privat udbyder af ITS-tjenester
- f) "ITS-bruger": enhver bruger af ITS-applikationer eller -tjenester, herunder rejsende, vejtransportinfrastrukturbrugere og -operatører, vognpark-administratorer og operatører af beredskabstjenester
- g) "flytbart udstyr": en kommunikations- eller informationsenhed, som føreren kan medbringe i et køretøj og anvende under kørslen, f.eks. mobiltelefoner, navigationssystemer og lommecomputere
- h) "platform": de funktionsmæssige, tekniske og operationelle omgivelser, der åbner mulighed for at ibrugtage, levere eller udnytte ITS-applikationer og -tjenester.

### Artikel 3

#### Ibrugtagning af ITS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre koordineret ibrugtagning og anvendelse af interoperable ITS-applikationer og –tjenester i Fællesskabet.
2. Medlemsstaterne skal navnlig:
  - a) sikre, at der stilles pålidelige, regelmæssigt opdaterede og relevante vejtransportdata til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere
  - b) sikre, at vejtrafik- og rejsedata og andre relevante oplysninger kan udveksles mellem de kompetente trafikinformationscentre og trafikstyringscentre i forskellige regioner og medlemsstater
  - c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere sikkerheds- og sikringsrelaterede ITS-systemer i køretøjer og vejinfrastruktur og udvikle sikre grænseflader mellem menneske og maskine, bl.a. for flytbart udstyr
  - d) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere forskellige ITS-applikationer, herunder informationsudveksling og kommunikation mellem køretøjer og vejinfrastruktur, inden for en fælles platform.
3. Til ITS-applikationer og –tjenester, der kræver global, kontinuerlig, nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau.
4. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 og 2 omhandlede foranstaltninger, tager de hensyn til principperne i bilag I.

### Artikel 4

#### Specifikationer

1. Kommissionen definerer specifikationerne for ibrugtagning og anvendelse af ITS, navnlig inden for følgende prioriterede områder:
  - a) optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata
  - b) kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring i europæiske transportkorridorer og i byområder
  - c) færdselssikkerhed og -sikring
  - d) integration af køretøjet i transportinfrastrukturen.
2. Specifikationerne skal bygge på principperne i bilag I og som minimum omfatte de centrale elementer, som er fastlagt i bilag II.
3. Foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved supplerende af det vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 2.



## Artikel 5

### **Typegodkendelse af vejinfrastrukturelateret ITS-udstyr og –software**

1. Når det er nødvendigt af hensyn til effektiviteten, herunder energieffektiviteten, sikkerheden, sikringen eller miljøbeskyttelsen, skal ITS-udstyr og -software, der ikke er omfattet af direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF eller 2007/46/EF, typegodkendes, inden det tages i brug.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke nationale organer der er ansvarlige for typegodkendelsen af ITS-udstyr og -software, som er omfattet af dette direktiv. Kommissionen videregiver disse oplysninger til de øvrige medlemsstater.
3. Alle medlemsstaterne anerkender typegodkendelser, som er udstedt af de i stk. 2 nævnte nationale organer i medlemsstaterne.

## Artikel 6

### **Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af oplysninger**

1. Medlemsstaterne sikrer, at behandling af persondata i forbindelse med brugen af ITS, foregår i overensstemmelse med fællesskabsreglerne for beskyttelse af enkeltpersoners grundlæggende frihedsrettigheder, navnlig direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.
2. Medlemsstaterne skal navnlig sikre, at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab.
3. Direktiv 2003/98/EF<sup>18</sup> finder anvendelse.

## Artikel 7

### **Ændringsprocedure**

Kommissionen kan ændre bilagene ud fra erfaringerne med anvendelsen af dette direktiv og desuden tilpasse bilagene til den tekniske udvikling.

Foranstaltninger til ændring af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved supplerung af det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 2.

## Artikel 8

### **Udvalg**

---

<sup>18</sup> EUT L 345 af 31.12.2003, s. 90.

1. Kommissionen bistås af et udvalg, *Det Europæiske ITS-udvalg (EIC)*, i det følgende benævnt "udvalget", som består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har en repræsentant for Kommissionen som formand.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

#### *Artikel 9*

### **Europæisk rådgivende ITS-gruppe**

Kommissionen nedsætter en europæisk rådgivende ITS-gruppe med henblik på at modtage rådgivning om forretningsmæssige og tekniske aspekter af ibrugtagning og anvendelse af ITS i Fællesskabet. Gruppen består af repræsentanter på højt niveau fra relevante ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fremstillingsindustrien, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger, lokale myndigheder og andre relevante fora.

#### *Artikel 10*

### **Rapportering**

1. Medlemsstaterne forelægger senest [*seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] Kommissionen en udførlig rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til de prioriterede områder, jf. artikel 4, stk. 1, herunder det minimum af oplysninger, som er fastsat i bilag III.
2. Medlemsstaterne forelægger senest [*to år efter dette direktivs ikrafttræden*] Kommissionen deres planer for nationale ITS-foranstaltninger for de efterfølgende fem år, herunder det minimum af oplysninger, som er fastsat i bilag III.
3. Medlemsstaterne rapporterer derefter hvert år om de opnåede fremskridt med gennemførelsen af disse planer.
4. Kommissionen rapporterer hvert andet år til Europa-Parlamentet og Rådet.

#### *Artikel 11*

### **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [*24 måneder efter direktivets ikrafttrædelse*]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 12*

#### **Ikrafttræden**

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

#### *Artikel 13*

#### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG I

### PRINCIPPER FOR IBRUGTAGNING AF ITS SOM OMHANDLET I ARTIKEL 3

Udvælgelse og ibrugtagning af ITS-applikationer og –tjenester skal bygge på en vurdering af behovet og følge nedenstående principper:

- a) **Effektivitet** – evnen til at yde et mærkbart bidrag til at afhjælpe de centrale udfordringer, der påvirker vejtransporten i EU (f.eks. føre til mindre trafikbelastning, lavere emissioner, bedre energieffektivitet eller højere sikkerheds- og sikringsniveauer)
- b) **Omkostningseffektivitet** – forholdet mellem omkostningerne og de resultater, der tilgodeser målene
- c) **Geografisk kontinuitet** – evnen til at sikre en ubrudt tjeneste i hele EU, især i det transeuropæiske transportnet
- d) **Interoperabilitet** – systemers evne til at udveksle data og muliggøre deling af information og viden
- e) **Modenhedsgrad** – udviklingsstadiet.

## **BILAG II**

### **SPECIFIKATIONERNES CENTRALE ELEMENTER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 4**

#### **1) Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata**

I specifikationerne for optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata skal følgende indgå:

- a) Definition af de nødvendige krav for at gøre tidstro trafik- og rejseinformation nøjagtig og tilgængelig på tværs af landegrænserne for ITS-brugere, navnlig:
  - tilgængelighed af nøjagtige offentlige vejdata og tidstro trafikdata, som anvendes af ITS-tjenesteudbydere til tidstro trafik- og rejseinformation
  - let elektronisk udveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser
  - rettidig opdatering af offentlige vej- og trafikdata, som benyttes af de relevante offentlige myndigheder og interessenter til tidstro trafik- og rejseinformation
  - ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af tidstro trafik- og rejseinformation.
- b) Definition af de nødvendige krav til de relevante offentlige myndigheders indsamling af vej- og trafikdata (herunder f.eks. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter, bl.a. for lastbiler) og levering heraf til ITS-tjenesteudbydere, navnlig:
  - tilgængelighed af offentlige vej- og trafikdata (herunder f.eks. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter), som de relevante offentlige myndigheder indsamler til ITS-tjenesteudbydere
  - let elektronisk udveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og ITS-tjenesteudbydere
  - de relevante offentlige myndigheders rettidige opdatering af offentlige vej- og trafikdata (herunder trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter)
  - ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af ITS-tjenester og – applikationer med anvendelse af disse offentlige vej- og trafikdata.
- c) Definition af de nødvendige krav for at gøre offentlige vej- og trafikdata, der benyttes til digitale kort, nøjagtige og tilgængelige for producenter af digitale kort og tjenesteudbydere, navnlig:
  - tilgængelighed af offentlige vej- og trafikdata til digitale kort for producenter af digitale kort og tjenesteudbydere

- let elektronisk udveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og producenter og udbydere af digitale kort
  - de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af offentlige vej- og trafikdata til digitale kort
  - rettidig opdatering af digitale kort, foretaget af producenter af digitale kort og tjenesteudbydere.
- d) Definition af mindstekrav til en vederlagsfri tilrådighedsstillelse af "generelle trafikmeldinger" til alle vejbrugere, herunder deres minimumsindhold, navnlig:
- anvendelse af en standardiseret liste over sikkerhedsrelaterede trafikhændelser ("generelle trafikmeldinger"), som bør meddeles ITS-brugerne uden vederlag
  - kompatibilitet og integration af "generelle trafikmeldinger" i ITS-tjenesterne med henblik på tidstro trafik- og rejseinformation.

## 2) **Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring i europæiske transportkorridorer og i byområder**

I specifikationerne for kontinuitet i og interoperabilitet mellem trafik- og godsstyringstjenester i de europæiske transportkorridorer og i byområder skal følgende indgå:

- a) Definition af mindstekrav / nødvendige krav til kontinuitet i ITS-tjenester for gods og passagerer i transportkorridorerne på tværs af transportmåder, navnlig:
- let elektronisk udveksling af trafikdata og –information mellem de relevante trafikinformationscentre og trafikstyringscentre på tværs af landegrænser og regioner og mellem områder uden for byerne og byområder
  - anvendelse af standardiserede informationsstrømme eller trafikgrænseflader mellem de relevante trafikinformationscentre og trafikstyringscentre
- b) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at anvende innovative ITS-teknologier (radiofrekvensidentifikation (RFID) eller Galileo/EGNOS) ved virkeliggørelsen af ITS-applikationer (bl.a. "tracking and tracing" af gods under transporten og på tværs af transportmåder) til godstransportlogistik (eFragt), navnlig:
- tilgængelighed af relevante ITS-teknologier for ITS-applikationsudviklere og deres anvendelse heraf
  - integration af positionsbestemmelser (via eksempelvis RFID og/eller Galileo/EGNOS) i trafikstyringsværktøjer og –centre.
- c) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at udvikle en ITS-arkitektur for mobilitet i byområder, herunder en integreret multimodal metode til rejseplanlægning, transportefterspørgsel og trafikstyring, navnlig:

- tilgængelighed af offentlig transport, rejseplanlægning, transportefterspørgsel, trafikdata og parkeringsdata til kontrolcentre i byområder
- let elektronisk dataudveksling mellem de forskellige kontrolcentre for offentlig eller privat transport i byområder for alle transportmåder
- integration af alle relevante data og informationer i en fælles arkitektur.

### 3) Færdselssikkerhed og -sikring

I specifikationerne for ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og –sikring skal følgende indgå:

- a) Definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret indførelse af fælleseuropæisk eCall, herunder:
  - tilgængelighed af de nødvendige ITS-data i køretøjerne, som skal udveksles
  - tilgængelighed af det nødvendige udstyr i de vejinfrastrukturcentre (redningscentre) (Public Service Access Points), der modtager data fra køretøjerne
  - let elektronisk dataudveksling mellem køretøjerne og vejinfrastrukturcentrene (redningscentre) (Public Service Access Points).
- b) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at yder vejbrugerne sikkerhed i relation til grænsefladen mellem menneske og maskine i køretøjet og brug af flytbart udstyr samt sikring af kommunikationen i køretøjet.
- c) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre alle ITS-applikationer sikre og bekvemme at bruge for sårbare vejbrugere.
- d) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at skaffe sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer og ITS-baserede parkerings- og reservationssystemer, navnlig:
  - tilgængelighed af tilstrækkelige parkeringsfaciliteter
  - tilgængelighed af oplysninger om brugernes parkeringsmuligheder ved vejen
  - let elektronisk dataudveksling mellem parkeringspladserne ved vejene, centrene og køretøjerne
  - integration af relevante ITS-teknologier i såvel køretøjer som parkeringsfaciliteter ved vejene, således at oplysningerne om ledige parkeringspladser bliver opdateret med henblik på reservation.

### 4) Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen

I ITS-specifikationerne for integration af køretøjet i transportinfrastrukturen skal følgende indgå:

- a) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at integrere forskellige ITS-applikationer i en åben platform i køretøjet, navnlig baseret på:
  - identifikation af funktionskravene til eksisterende og nye ITS-applikationer
  - definition af en åben arkitektur, som sikrer interoperabilitet/sammenkobling med infrastrukturens systemer og faciliteter
  - "plug and play"-integration af fremtidige nye eller opgraderede ITS-applikationer i en åben platform i køretøjet
  - brug af standardiseringsprocesser til at tilpasse arkitekturen og specifikationerne for åbne platforme i køretøjerne.
  
- b) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende systemer (mellem køretøjer og infrastruktur), navnlig:
  - let data- og informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem infrastrukturene indbyrdes
  - tilgængelighed af relevante data eller information, der skal udveksles, for de pågældende parter (køretøj eller vejinfrastruktur)
  - brug af et standardiseret meddelelsesformat for denne dataudveksling mellem køretøj og infrastruktur
  - definition af en kommunikationsinfrastruktur for de enkelte udvekslingstyper (V2V, V2I, I2I)
  - tilpasning af de pågældende arkitekturer ved hjælp af standardiseringsprocesser.



### **BILAG III**

#### **RETNINGSLINJER FOR INDHOLDET I RAPPORTER OM NATIONALE ITS-FORANSTALTNINGER SOM OMHANDLET I ARTIKEL 10**

- 1) Rapporterne om de prioriterede områder i artikel 4, stk. 1, som medlemsstaterne forelægger i medfør af artikel 10, skal dække nationalt. De kan dog, hvis det er relevant, udvides til at dække regionalt og/eller lokalt.
- 2) De rapporter, der forelægges i medfør af artikel 10, stk. 1, skal som minimum indeholde følgende oplysninger:
  - a) den aktuelle nationale ITS-strategi
  - b) dens mål og bagvedliggende motiver
  - c) en kort status over ITS-ibrugtagningen og rammevilkårene for den
  - d) prioritetsområder for igangværende tiltag og dertil hørende foranstaltninger
  - e) en skitse af, hvordan denne strategi og disse tiltag og foranstaltninger støtter koordineret og interoperabel ibrugtagning af ITS-applikationer og kontinuitet i ITS-tjenesterne (jf. artikel 4, stk. 1).
- 3) De rapporter, der forelægges i medfør af artikel 10, stk. 2, skal som minimum indeholde følgende oplysninger:
  - a) den nationale ITS-strategi og dens mål
  - b) en nøje beskrivelse af ITS-ibrugtagningen og rammevilkårene for den
  - c) planlagte prioritetsområder for tiltag og dertil hørende foranstaltninger, herunder en skitse af, hvordan de griber ind i de prioriterede områder i artikel 4, stk. 1
  - d) nærmere oplysninger om igangværende og planlagte tiltag med hensyn til
    - redskaber
    - ressourcer
    - høring og aktive interessenter
    - milepæle
    - overvågning.

(COD)

## FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

**1. FORSLAGETS TITEL: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM FASTLÆGGELSE AF RAMMERNE FOR IBRUGTAGNING AF INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER PÅ VEJTRANSPORTOMRÅDET OG FOR GRÆNSEFLADERNE TIL ANDRE TRANSPORTMÅDER**

**2. ABM-/ABB-RAMME**

Afsnit 6: Energi og Transport

**3. BUDGETPOSTER**

**3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):**

**3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed:**

**3.3. Budgetoplysninger:**

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgifts-område i de finansielle overslag

## 4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

### 4.1. Finansielle ressourcer

#### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		2010	2011	2012	2013	2014	(2015 og ff.)	I alt
-------------	-------	--	------	------	------	------	------	---------------	-------

#### Driftsudgifter<sup>19</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a							
Betalingsbevillinger (BB)		b							

#### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>20</sup>

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c							
Betalingsbevillinger		b+c							

#### Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>21</sup>

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

#### Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a + c + d + e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
--	--	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

<sup>19</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

<sup>20</sup> Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

<sup>21</sup> Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

<b>BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		b + c + d + e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
---	--	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		2010	2011	2012	2013	2014	(2015 og ff.)	I alt
.....	f							
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d +e +f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

#### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>22</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

#### 4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægt	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015

<sup>22</sup> Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

	a) Indtægter i absolutte tal						
	b) Ændringer i indtægterne	Δ					

**4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.**

	2010	2011	2012	2013	2014	(2015 og ff.)
Årlige behov						
Personaleressourcer i alt	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

**5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL**

**5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt**

**5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi**

**5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen**

**5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)**

*Central forvaltning*

Direkte af Kommissionen

Indirekte ved delegation til:

Forvaltningsorganer

Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

Nationale offentlige organer eller public service-organer

*Fælles eller decentral forvaltning*

med medlemsstaterne

med tredjelande

*Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)*

Relevante bemærkninger:

## **6. OVERVÅGNING OG EVALUERING**

### **6.1. Overvågningsystem**

### **6.2. Evaluering**

6.2.1. *Forudgående evaluering*

6.2.2. *Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

6.2.3. *Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

## **7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG**

Ikke relevant

## 8. RESSOURCER

### 8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagetets mål<sup>23</sup>

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snit. omk. ostn.	2010		2011		2012		2013		2014		(2015 og ff.)		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL NR. 1 <sup>24</sup> .....																
<b>Foranstaltning 1.....</b>																
- Output 1																
- Output 2																
<b>Foranstaltning 2.....</b>																
- Output 1																
Subtotal mål 1																
OPERATIONELT MÅL nr. 2 <sup>1</sup> ...																

<sup>23</sup> Yderligere oplysninger: Der er afsat et budget på 300 mio. EUR til vejrelaterede ITS-projekter inden for det transeuropæiske transportnets flerårige program i perioden 2007-2013.

<sup>24</sup> Som beskrevet under punkt 5.3.

<b>Foranstaltning 1.....</b>																
- Output 1																
Subtotal mål 2																
<b>OPERATIONELT MÅL nr. n 1</b>																
Subtotal mål n																
<b>SAMLEDE OMKOST- NINGER</b>																



## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1. Personaleressourcer - antal og type

Stillings typer		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer ( <b>antal stillinger/fuldtidsækvivalenter</b> )					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>25</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Personale, der finansieres <sup>26</sup> over art. XX 01 02							
Andet personale <sup>27</sup> , der finansieres over art. XX 01 04/05							
<b>I ALT</b>		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

### 8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

<sup>25</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>26</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>27</sup> Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 - udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 og ff.	I ALT
<b>1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)</b>							
Forvaltningsorganer <sup>28</sup>							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- eksternt							
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	2010	2011	2012	2013	2014	2015 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.)  (oplys budgetpost)						
<b>Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>	<b>0,101</b>

Beregning - *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

<sup>28</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning - *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 - Udvalg <sup>29</sup>	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
<b>2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)</b>							
3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Beregning - *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

<sup>29</sup> ITS-udvalg (komitologi).

De nødvendige personalemæssige og administrative ressourcer vil blive dækket via tildelingen til det ansvarlige GD inden for rammerne af de årlige procedurer i lyset af de budgetmæssige begrænsninger.