

## I

(Lovgivningsmæssige retsakter)

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2010/40/EU

af 7. juli 2010

**om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions  
funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske  
og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det tiltagende omfang af vejtransport i Unionen, der følger af væksten i den europæiske økonomi og borgernes krav om mobilitet, er hovedårsagen til, at vejinfrastrukturen overbelastes, og at energiforbruget øges, ligesom det er en kilde til miljø- og samfundsmæssige problemer.

(2) Disse betydelige udfordringer kan ikke imødegås ved blot at anvende traditionelle midler, herunder en udvidelse af den eksisterende vejtransportinfrastruktur. I bestræbelserne på at finde egnede løsninger for Unionen kommer innovation til at spille en vigtig rolle.

(3) Intelligente transportsystemer (ITS) er avancerede applikationer, der uden at besidde intelligens som sådan har til formål at stille innovative tjenester vedrørende forskellige transportformer og trafikstyring til rådighed og at gøre det muligt at holde de forskellige brugere bedre underrettet og at anvende transportnettene på en mere sikker, koordineret og intelligent måde.

(4) ITS integrerer telekommunikationsteknologi, elektronisk teknologi og informationsteknologi med transportteknik med henblik på at planlægge, udforme, drive, vedligeholde og forvalte transportsystemer. Anvendelse af informations- og kommunikationsteknologier i vejtransportsektoren og dens grænseflader med andre transportformer vil yde et betydeligt bidrag til at forbedre miljøresultater, effektivitet, herunder energieffektivitet, sikkerhed og sikring i forbindelse med vejtransport, herunder transport af farligt gods, offentlig sikkerhed samt passager- og godsmobilitet, samtidig med at der sikres et velfungerende indre marked, såvel som bedre konkurrenceevne og højere beskæftigelse. Anvendelse af ITS bør dog ikke berøre anliggender vedrørende den nationale sikkerhed, eller som er nødvendige i forsvarsøjemed.

(5) Fremskridt på området for anvendelse af informations- og kommunikationsteknologi inden for andre transportformer bør nu overføres til udviklingen i vejtransportsektoren, navnlig med henblik på at sikre større integration mellem vejtransport og andre transportformer.

(6) I nogle medlemsstaters vejtransportsektor er nationale anvendelser af disse teknologier allerede indført. Denne indførelse er imidlertid opsplittet og ukoordineret og kan ikke sikre geografisk ubrudte ITS-tjenester i hele Unionen og ved dens ydre grænser.

<sup>(1)</sup> EUT C 277 af 17.11.2009, s. 85.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 23.4.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets holdning af 10.5.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets holdning af 6.7.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

- (7) For at sikre en koordineret og effektiv indførelse af ITS i Unionen som helhed bør der indføres fælles specifikationer, herunder, hvis det er hensigtsmæssigt, standarder, der definerer yderligere detaljerede regler og procedurer. Inden Kommissionen vedtager specifikationer, bør den vurdere, om de er i overensstemmelse med visse nærmere definerede principper som anført i bilag II. Der bør først og fremmest gives prioritet til de fire hovedområder for udvikling og indførelse af ITS. Inden for disse fire områder, bør der etableres prioriterede foranstaltninger for udvikling og brug af specifikationer og standarder. Under den videre gennemførelse af ITS bør der tages hensyn til den eksisterende ITS-infrastruktur, som den enkelte medlemsstat har indført, for så vidt angår teknologiske fremskridt og finansielle bestræbelser.
- (8) Når en retsakt er vedtaget som anført i dette direktivs artikel 6, stk. 2, andet afsnit, bør artikel 5, stk. 1, andet punktum, ændres i overensstemmelse hermed.
- (9) Specifikationerne bør bl.a. tage hensyn til og bygge på de allerede opnåede erfaringer og resultater på ITS-området, bl.a. fra eSafety-initiativet, som Kommissionen iværksatte i april 2002. Kommissionen oprettede som led i dette initiativ et eSafety-forum for at fremme og gennemføre henstillinger til støtte for udvikling, indførelse og anvendelse af eSafety-systemer.
- (10) Køretøjer, som hovedsagelig anvendes på grund af deres historiske interesse, og som oprindeligt var registreret og/eller typegodkendt og/eller taget i brug, inden dette direktiv og dets gennemførelsesforanstaltninger trådte i kraft, bør ikke berøres af bestemmelser og procedurer, der er fastsat i dette direktiv.
- (11) ITS bør bygge på interoperable systemer, der er baseret på åbne offentlige standarder og som alle udbydere og brugere af applikationer og tjenester har til rådighed uden forskelsbehandling.
- (12) Indførelse og anvendelse af ITS-applikationer og -tjenester indebærer behandling af personoplysninger. Denne behandling bør foregå i overensstemmelse med EU-rettens bestemmelser som fastsat i navnlig 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>(1)</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>(2)</sup>. Blandt andet bør principperne om formålsbegrænsning og data-minimering gælde for ITS-anvendelser.
- (13) Anonymisering, som et af de principper, der forstærker beskyttelsen af privatlivets fred, bør tilskyndes. Hvad angår spørgsmål, der vedrører databeskyttelse og privatlivets fred i forbindelse med indførelse af ITS-applikationer og -tjenester, bør Kommissionen desuden, når det er relevant, høre Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse og anmode om en udtalelse fra Gruppen vedrørende Beskyttelse af Personer i forbindelse med Behandling af Personoplysninger, nedsat ved artikel 29 i direktiv 95/46/EF.
- (14) Indførelse og anvendelse af ITS-applikationer og -tjenester, navnlig trafik- og rejseinformationstjenester, vil indebære behandling og brug af vej-, trafik- og rejsedata fra dokumenter, som er i medlemsstaternes offentlige myndigheders besiddelse. En sådan behandling og brug bør foregå i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/98/EF af 17. november 2003 om videreanvendelse af den offentlige sektors informationer<sup>(3)</sup>.
- (15) Specifikationerne bør i relevante tilfælde omfatte detaljerede bestemmelser om den procedure, der gælder for overensstemmelses- og formålstjenlighedsvurdering af komponenter. Disse bestemmelser bør baseres på Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter<sup>(4)</sup>, navnlig hvad angår modulerne i de forskellige faser af overensstemmelsesvurderingsprocedurerne. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF<sup>(5)</sup> fastlægger allerede en ramme for typegodkendelse af motorkøretøjer og dele heraf eller af dertilhørende udstyr, mens Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/24/EF<sup>(6)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/37/EF<sup>(7)</sup> fastlægger regler for standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer og typegodkendelse af landbrugs- eller skovbrugstraktorer og af deres dele eller tilhørende udstyr. Det ville derfor være dobbeltarbejde at fastlægge overensstemmelsesvurdering for udstyr og applikationer, der er omfattet af disse direktivers anvendelsesområde. Selv om bestemmelserne i disse direktiver finder anvendelse på ITS-relateret udstyr, der er monteret i køretøjer, finder de dog ikke anvendelse på ITS-udstyr og -software til ekstern vejinfrastruktur. I sådanne tilfælde kan specifikationerne omfatte overensstemmelsesvurderingsprocedurer. Sådanne procedurer bør begrænse sig til, hvad der vil være nødvendigt i det enkelte tilfælde.

<sup>(1)</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

<sup>(3)</sup> EUT L 345 af 31.12.2003, s. 90.

<sup>(4)</sup> EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82.

<sup>(5)</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

<sup>(6)</sup> EFT L 124 af 9.5.2002, s. 1.

<sup>(7)</sup> EUT L 171 af 9.7.2003, s. 1.

- (16) For ITS-applikationer og -tjenester, for hvilke der kræves nøjagtige og garanterede tids- og positionsbestemmelser, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller en anden teknologi, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau, således som de fremgår af Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter<sup>(1)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 683/2008 af 9. juli 2008 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer (Egnos og Galileo)<sup>(2)</sup>.
- (17) Innovative teknologier såsom radiofrekvensidentifikation (RFID) eller Egnos/Galileo bør anvendes i forbindelse med udarbejdelsen af ITS-applikationer, navnlig til »tracking and tracing« af gods under transporten og på tværs af transportformer.
- (18) 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 indførelsen af ITS i Unionen. Med henblik herpå bør Kommissionen i nært samarbejde med interessenterne og medlemsstaterne nedsætte en rådgivende ITS-gruppe. Denne rådgivende gruppes arbejde bør udføres på en gennemsigtig måde, og resultatet bør stilles til rådighed for det udvalg, som nedsættes ved dette direktiv.
- (19) Der bør sikres ensartede gennemførelsesvilkår med hensyn til vedtagelsen af retningslinjer og ikke-bindende foranstaltninger til at lette medlemsstaternes samarbejde for så vidt angår prioritetsområder vedrørende ITS og for så vidt angår retningslinjer for medlemsstaternes rapportering samt af et arbejdsprogram.
- (20) I henhold til artikel 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastsættes generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser på forhånd ved en forordning, der vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure. Indtil vedtagelsen af denne nye forordning finder Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(3)</sup> fortsat anvendelse, med undtagelse af forskriftsproceduren med kontrol, der ikke finder anvendelse.
- (21) Kommissionen bør i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for så vidt angår vedtagelse af specifikationer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau.
- (22) 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 det 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>(4)</sup>, i udvalget nedsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport<sup>(5)</sup>, i udvalget nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og i udvalget nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/2/EF af 14. marts 2007 om opbygning af en infrastruktur for geografisk information i Det Europæiske Fællesskab (Inspire)<sup>(6)</sup>.
- (23) Målet med dette direktiv, nemlig at sikre koordineret indførelse af interoperable intelligente transportsystemer i hele Unionen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og/eller den private sektor og kan derfor på grund af dets omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (24) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Unionens interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### Artikel 1

##### Genstand og anvendelsesområde

1. Dette direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, navnlig på tværs af medlemsstaternes grænser, og fastsætter de generelle betingelser, der er nødvendige med henblik herpå.
2. Dette direktiv omhandler udvikling af specifikationer for foranstaltninger inden for de prioritetsområder, der er omhandlet i artikel 2, samt, hvor det er relevant, udvikling af de nødvendige standarder.
3. Dette direktiv finder anvendelse på ITS-applikationer og -tjenester på vejtransportområdet og disses grænseflader med andre transportformer, med forbehold af anliggender vedrørende den nationale sikkerhed, eller som er nødvendige i forsvarsojemed.

<sup>(1)</sup> EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1

<sup>(2)</sup> EUT L 196 af 24.7.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>(4)</sup> EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

<sup>(5)</sup> EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

<sup>(6)</sup> EUT L 108 af 25.4.2007, s. 1.

### Artikel 2

#### Prioritetsområder

1. I dette direktiv udgør følgende områder prioritetsområder for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder:

- I. Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata
- II. Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring
- III. ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring
- IV. Køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen.

2. Prioritetsområdernes anvendelsesområde og indhold er angivet i bilag I.

### Artikel 3

#### Prioriterede foranstaltninger

Inden for prioritetsområderne, er følgende prioriterede foranstaltninger for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder som anført i bilag I:

- a) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester
- b) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester
- c) data og procedurer for tilrådighedsstillelse, når dette er muligt, af et minimum af generel trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden, uden vederlag til brugere
- d) harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system
- e) tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer
- f) tilrådighedsstillelse af reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer.

### Artikel 4

#### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »intelligente transportsystemer« eller »ITS«: systemer, hvori der anvendes informations- og kommunikationsteknologi i forbindelse med vejtransport, herunder infrastruktur, køretøjer og brugere, og i forbindelse med trafikstyring og mobilitetsstyring samt for grænsefladerne til andre transportformer

- 2) »interoperabilitet«: systemers og de bagvedliggende forretningsprocedurers evne til at udveksle data og dele information og viden
- 3) »ITS-applikation«: et operationelt instrument til anvendelse af ITS
- 4) »ITS-tjeneste«: tilrådighedsstillelse af en ITS-applikation inden for en veldefineret organisatorisk og operationel ramme med det formål at bidrage til brugersikkerhed, effektivitet, komfort og/eller lette eller støtte transport- og rejseaktiviteter
- 5) »ITS-tjenesteudbyder«: enhver offentlig eller privat udbyder af ITS-tjenester
- 6) »ITS-bruger«: enhver bruger af ITS-applikationer eller -tjenester, herunder rejsende, bløde trafikanter, vejtransportinfrastrukturbrugere og -operatører, vognpark-administratorer og operatører af beredskabstjenester
- 7) »bløde trafikanter«: ikke-motoriserede trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt motorcyklister og handicappede personer eller personer med nedsat, bevægelses- eller orienteringsevne
- 8) »flytbart udstyr«: bærbart kommunikations- eller informationsudstyr, som kan medbringes i et køretøj til støtte for kørslen og/eller transportaktiviteterne
- 9) »platform«: en indbygget eller ekstern enhed, der giver mulighed for at indføre, levere, udnytte og integrere ITS-applikationer og -tjenester
- 10) »arkitektur«: den konceptuelle udformning, der fastlægger et givent systems struktur, adfærd og integration i den sammenhæng, hvori det indgår
- 11) »grænseflade«: en facilitet, der forbinder systemer, og udgør det medium, hvorigennem de kan forbindes og fungere sammen
- 12) »kompatibilitet«: en mekanismes eller et systems generelle evne til at fungere sammen med en anden mekanisme eller et andet system uden ændringer
- 13) »kontinuitet i tjenesterne«: evne til at sikre ubrudte tjenester i transportnet i hele Unionen
- 14) »vejdata«: data vedrørende vejinfrastrukturens karakteristika, herunder permanent opstillede færdselsskilte eller deres forskriftsmæssige sikkerhedsanordninger
- 15) »trafikdata«: historiske og tidstro data vedrørende vejtrafikens karakteristika

- 16) »rejsedata«: basisdata såsom køreplaner for offentlig transport og takster, der er nødvendige for at give multimodal rejseinformation før og under rejsen med henblik på at lette planlægning, bestilling og ændringer af rejsen
- 17) »specifikation«: en bindende foranstaltning, hvorved der fastsættes bestemmelser om krav, procedurer og andre relevante regler
- 18) »standard«: en standard, som defineret i artikel 1, stk. 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 5

##### Indførelse af ITS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at specifikationer, der vedtages af Kommissionen i henhold til artikel 6, anvendes på ITS-applikationer og -tjenester, når disse indføres, i overensstemmelse med principperne i bilag II. Dette berører ikke den enkelte medlemsstats ret til at træffe afgørelse om indførelse af sådanne applikationer og tjenester på sit område. Denne ret berører ikke retsakter vedtaget i henhold til artikel 6, stk. 2, andet afsnit.

2. Medlemsstaterne bestræber sig også på at samarbejde om prioritetområderne, for så vidt der ikke er vedtaget nogen specifikationer.

#### Artikel 6

##### Specifikationer

1. Kommissionen vedtager først de nødvendige specifikationer til sikring af kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af ITS i forbindelse med de prioriterede foranstaltninger.

2. Kommissionen skal tilsigte at vedtage specifikationer for en eller flere af de prioriterede foranstaltninger senest den 27. februar 2013.

Senest 12 måneder efter vedtagelsen af de nødvendige specifikationer for en prioriteret foranstaltning, forelægger Kommissionen, hvor det er hensigtsmæssigt og efter at have foretaget en konsekvensvurdering, herunder en costbenefitanalyse, et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 294 i TEUF om indførelse af denne prioriterede foranstaltning

3. Når de nødvendige specifikationer for de prioriterede foranstaltninger er vedtaget, vedtager Kommissionen specifikationer, der sikrer kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet

med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af ITS i forbindelse med andre prioriterede foranstaltninger.

4. Hvor det er relevant, og afhængigt af det område, der er dækket af specifikationen, skal specifikationen indeholde en eller flere af følgende typer bestemmelser:

- funktionelle bestemmelser, der beskriver de forskellige interessenters roller og informationsstrømmen mellem dem
- tekniske bestemmelser, der angiver de tekniske midler til overholdelse af de funktionelle bestemmelser
- organisatoriske bestemmelser, der beskriver de forskellige interessenters proceduremæssige forpligtelser
- tjenestebestemmelser, der beskriver ITS-applikationernes og -tjenesternes forskellige tjenesteniveauer og indhold.

5. Uden at dette berører procedurerne i direktiv 98/34/EF, skal specifikationerne, når det er hensigtsmæssigt, angive betingelserne for, at medlemsstaterne efter meddelelse til Kommissionen kan fastsætte yderligere regler for tilrådighedsstillelse af ITS-tjenester på hele eller en del af deres område, forudsat at disse regler ikke hindrer interoperabiliteten.

6. Specifikationerne skal, hvor det er hensigtsmæssigt, bygge på en af de standarder, der er omhandlet i artikel 8.

Specifikationerne skal, når det er hensigtsmæssigt, fastsætte overensstemmelsesvurdering i overensstemmelse med afgørelse nr. 768/2008/EF.

Specifikationerne skal overholde principperne som anført i bilag II.

7. Kommissionen foretager en konsekvensvurdering, herunder en costbenefitanalyse, inden specifikationerne vedtages.

#### Artikel 7

##### Delegerede retsakter

1. Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 290 i TEUF for så vidt angår specifikationerne. Når Kommissionen vedtager delegerede retsakter, gør den det i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i dette direktiv, særlig artikel 6 og bilag II.

2. Der vedtages en særskilt delegeret retsakt for hver af de prioriterede foranstaltninger.

3. Proceduren i artikel 12, 13 og 14 finder anvendelse på de delegerede retsakter, der er omhandlet i denne artikel.

<sup>(1)</sup> EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.



## Artikel 8

### Standarder

1. De nødvendige standarder til sikring af interoperabilitet, kompatibilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af ITS udarbejdes på prioritetsområderne og for de prioriterede foranstaltninger. Med henblik herpå anmoder Kommissionen, efter at have hørt det i artikel 15 omhandlede udvalg, de relevante standardiseringsorganer i overensstemmelse med proceduren i direktiv 98/34/EF, om at træffe alle nødvendige foranstaltninger for hurtigt at vedtage disse standarder.

2. Ved udstedelsen af et mandat til standardiseringsorganerne overholdes principperne som fastsat i bilag II samt enhver funktionel bestemmelse, der er medtaget i en specifikation vedtaget i henhold til artikel 6.

## Artikel 9

### Ikke-bindende foranstaltninger

Kommissionen kan vedtage retningslinjer og andre ikke-bindende foranstaltninger for at lette medlemsstaternes samarbejde vedrørende prioritetsområderne i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.

## Artikel 10

### Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af informationer

1. Medlemsstaterne sikrer, at behandling af personoplysninger i forbindelse med brugen af ITS-applikationer og -tjenester foregår i overensstemmelse med EU-reglerne for beskyttelse af enkeltpersoners grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder, navnlig direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF.

2. Medlemsstaterne skal navnlig sikre, at personoplysninger beskyttes mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab.

3. Med forbehold af stk. 1, opfordres der for at sikre privatlivets fred til at anvende anonyme oplysninger, når det er hensigtsmæssigt, for ITS-applikationernes og -tjenesternes funktion.

Med forbehold af direktiv 95/46/EF behandles personoplysninger kun, for så vidt som en sådan behandling er nødvendig for ITS-applikationernes og -tjenesternes funktion.

4. Med hensyn til anvendelsen af direktiv 95/46/EF, og især når der er tale om særlige kategorier af personoplysninger, sikrer medlemsstaterne desuden, at bestemmelserne om samtykke til behandling af sådanne personoplysninger overholdes.

5. Direktiv 2003/98/EF finder anvendelse.

## Artikel 11

### Ansvarsregler

Medlemsstaterne sikrer, at ansvarsspørgsmål i forbindelse med indførelse og anvendelse af ITS-applikationer og -tjenester som fastsat i de specifikationer, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 6, behandles i henhold til gældende EU-ret, herunder særlig Rådets direktiv 85/374/EØF af 25. juli 1985 om tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om produktansvar<sup>(1)</sup> samt relevant national lovgivning.

## Artikel 12

### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 7, i en periode på syv år efter den 27. august 2010. Kommissionen aflægger rapport vedrørende de delegerede beføjelser senest seks måneder inden udløbet af en periode på fem år efter den 27. august 2010.

2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i artikel 13 og 14 anførte betingelser.

## Artikel 13

### Tilbagekaldelse af delegationen

1. Den i artikel 7 omhandlede delegation af beføjelser kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Den institution, der har indledt en intern procedure med henblik på at afgøre, om delegationen af beføjelser skal tilbagekaldes, bestræber sig på at give den anden institution og Kommissionen meddelelse herom i rimelig tid, inden den endelige afgørelse træffes, og angiver samtidig, hvilke delegerede beføjelser der eventuelt vil blive tilbagekaldt, samt den mulige begrundelse herfor.

3. Afgørelsen om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning øjeblikkeligt eller på et senere tidspunkt, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft. Den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

<sup>(1)</sup> EFT L 210 af 7.8.1985, s. 29.

#### Artikel 14

##### Indsigelser mod delegerede retsakter

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod en delegeret retsakt inden for en frist på to måneder fra meddelelsen.

Fristen forlænges med to måneder på initiativ af Europa-Parlamentet eller Rådet.

2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet ved udløbet af denne frist gjort indsigelse mod den delegerede retsakt, offentliggøres den i *Den Europæiske Unions Tidende* og træder i kraft på den dato, der er fastsat heri.

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og træde i kraft inden fristens udløb, hvis både Europa-Parlamentet og Rådet har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

3. Gør Europa-Parlamentet eller Rådet indsigelse mod en delegeret retsakt, træder den ikke i kraft. Den institution, der gør indsigelse mod den delegerede retsakt, anfører begrundelsen herfor.

#### Artikel 15

##### Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Europæiske ITS-udvalg (EIC).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

#### Artikel 16

##### Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe

Kommissionen nedsætter en europæisk rådgivende ITS-gruppe med henblik på at modtage rådgivning om forretningsmæssige og tekniske aspekter af indførelse og anvendelse af ITS i Unionen. 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 17

##### Rapportering

1. Medlemsstaterne forelægger senest den 27. august 2011 Kommissionen en rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til prioritetsområderne.

2. Medlemsstaterne forelægger senest den 27. august 2012 Kommissionen oplysninger om nationale ITS-foranstaltninger, der påtænkes for den efterfølgende femårige periode.

Der vedtages retningslinjer for medlemsstaternes rapportering i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2.

3. Efter den første rapport, rapporterer medlemsstaterne hvert tredje år om de opnåede fremskridt med gennemførelsen af de foranstaltninger, der er henvist til i stk. 1.

4. Kommissionen forelægger hvert tredje år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af dette direktiv. Rapporten ledsages af en analyse af funktionen og gennemførelsen, herunder de anvendte og nødvendige finansielle midler, af artikel 5 til 11 og artikel 16, og skal, når det er relevant, vurdere behovet for eventuelt at ændre dette direktiv.

5. Kommissionen vedtager i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 15, stk. 2, et arbejdsprogram senest den 27. februar 2011. Arbejdsprogrammet indeholder målsætninger og datoer for dets gennemførelse hvert år og foreslår om nødvendigt, de nødvendige tilpasninger.

#### Artikel 18

##### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 27. februar 2012.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv, eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen og affattelsen af den nævnte oplysning fastsættes af medlemsstaterne.

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

*Artikel 19***Ikrafttræden**

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

*Artikel 20***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 7. juli 2010.

*På Europa-Parlamentets vegne*

J. BUZEK

*Formand*

*På Rådets vegne*

O. CHASTEL

*Formand*

---



## BILAG I

## PRIORITETSOMRÅDER OG PRIORITEREDE FORANSTALTNINGER

(som omhandlet i artikel 2 og 3)

— **Prioritetsområde I: Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata**

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

## 1. Specifikationer for prioriteret foranstaltning a)

Definition af de krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for ITS-brugere på grundlag af:

- tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige vejdata og tidstro trafikdata, som anvendes til multimodal rejseinformation til ITS-tjenesteudbydere, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring
- let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser
- rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata, som benyttes af de relevante offentlige myndigheder og interessenter til multimodal rejseinformation
- ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af multimodal rejseinformation.

## 2. Specifikationer for prioriteret foranstaltning b)

Definition af de krav, der skal opfyldes for at gøre EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for ITS-brugere på grundlag af:

- tilgængelighed af og adgang til eksisterende nøjagtige vejdata og tidstro trafikdata, som anvendes til tidstro trafikinformation til ITS-tjenesteudbydere, uden at det berører eventuelle indskrænkninger af hensyn til sikkerhed og transportstyring
- let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og de relevante ITS-tjenesteudbydere på tværs af landegrænser
- rettidig opdatering af tilgængelige vej- og trafikdata, som benyttes af de relevante offentlige myndigheder og interessenter til tidstro trafikinformation
- ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af tidstro trafikinformation.

## 3. Specifikationer for prioriterede foranstaltninger a) og b)

## 3.1. Definition af de nødvendige krav til de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors indsamling af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter, bl.a. for lastbiler) og levering heraf til ITS-tjenesteudbyderne på grundlag af:

- tilgængelighed for ITS-tjenesteudbydere af eksisterende vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter), som de relevante offentlige myndigheder og/eller den private sektor indsamler
- let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og ITS-tjenesteudbyderne
- de relevante offentlige myndigheders og/eller, når det er relevant, den private sektors rettidige opdatering af vej- og trafikdata (dvs. trafikplaner, færdselsregler og anbefalede ruter)
- ITS-tjenesteudbydernes rettidige opdatering af ITS-tjenester og -applikationer med anvendelse af disse vej- og trafikdata.

3.2. Definition af de krav, der skal opfyldes for at gøre vej-, trafik- og transporttjenestedata, der benyttes til digitale kort, nøjagtige og så vidt muligt tilgængelige for producenter af digitale kort og tjenesteudbydere på grundlag af:

- tilgængelighed af eksisterende vej- og trafikdata til digitale kort for producenter af digitale kort og tjenesteudbydere
- let elektronisk dataudveksling mellem de relevante offentlige myndigheder og interessenter og producenter af digitale kort og tjenesteudbydere
- de relevante offentlige myndigheders og interessenters rettidige opdatering af vej- og trafikdata til digitale kort
- rettidig opdatering af digitale kort, foretaget af producenter af digitale kort og tjenesteudbydere.

4. Specifikationer for prioriteret foranstaltning c)

Definition af mindstekrav, om muligt, til en vederlagsfri tilrådighedsstillelse af »generel trafikinformation«, som er relevant for vejsikkerheden, til alle brugere, herunder deres minimumsindhold, på grundlag af:

- fastlæggelse og 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 trafikinformation og multimodal rejseinformation.

#### — **Prioritetsområde II: Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring**

I specifikationerne og standarderne for kontinuitet i og interoperabilitet mellem trafik- og godsstyringstjenester, særlig i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), skal følgende indgå:

1. Specifikationer for andre foranstaltninger

1.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til udvikling af en ITS-rammearkitektur i EU, der navnlig vedrører ITS-relateret interoperabilitet, kontinuitet i tjenesterne og multimodalitetsaspekterne, herunder f.eks. et multimodalt interoperabelt billetsalg, og inden for hvilken medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder i samarbejde med den private sektor kan udvikle deres egen ITS-arkitektur for mobilitet på nationalt, regionalt eller lokalt plan.

1.2. Definition af de nødvendige mindstekrav til kontinuitet i ITS-tjenester, særlig tjenester på tværs af landegrænserne, til styring af passagerbefordring på tværs af transportformerne på grundlag af:

- let elektronisk udveksling af trafikdata og -information på tværs af landegrænser og efter omstændighederne regioner eller mellem områder uden for byerne og byområder mellem de relevante trafikinformationscentre eller trafikstyringscentre og forskellige interessenter
- anvendelse af standardiserede informationsstrømme eller trafikgrænseflader mellem de relevante trafikinformationscentre eller trafikstyringscentre og forskellige interessenter.

1.3. Definition af de nødvendige mindstekrav til kontinuitet i ITS-tjenesterne til styring af godstransport i transportkorridorerne på tværs af transportformerne på grundlag af:

- let elektronisk udveksling af trafikdata og -information på tværs af landegrænser og efter omstændighederne regioner eller mellem områder uden for byerne og byområder mellem de relevante trafikinformationscentre eller trafikstyringscentre og forskellige interessenter
- anvendelse af standardiserede informationsstrømme eller trafikgrænseflader mellem de relevante trafikinformationscentre eller trafikstyringscentre og forskellige interessenter.

1.4. Definition af de nødvendige foranstaltninger ved virkeliggørelsen af ITS-teknologier (bl.a. »tracking and tracing« af gods under transporten og på tværs af transportformer) til godstransportlogistik (efragt) på grundlag af:

- tilgængelighed af relevante ITS-teknologier for ITS-applikationsudviklere og deres anvendelse heraf
- integration af positionsbestemmelser i trafikstyringsværktøjer og -centre.

1.5. Definition af de nødvendige grænseflader for at sikre interoperabilitet og kompatibilitet mellem ITS-arkitekturen for byområder og den europæiske ITS-arkitektur på grundlag af:

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

— **Prioritetsområde III: ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring**

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

1. Specifikationer for prioriteret foranstaltning d)

Definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system, herunder:

- tilgængelighed af de nødvendige køretøjsintegrerede ITS-data, som skal udveksles
- tilgængelighed af det nødvendige udstyr i de alarmcentre, der modtager data fra køretøjerne
- let elektronisk dataudveksling mellem køretøjerne og alarmcentrene.

2. Specifikationer for prioriteret foranstaltning e)

Definition af de nødvendige foranstaltninger for tilrådighedsstillelse af ITS-baserede informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, særlig på service- og rastepladser og ved veje, på grundlag af:

- tilgængelighed af oplysninger om brugernes parkeringsmuligheder ved veje
- let elektronisk dataudveksling mellem parkeringspladser ved veje, centre og køretøjer.

3. Specifikationer for prioriteret foranstaltning f):

Definition af de nødvendige foranstaltninger for tilrådighedsstillelse af ITS-baserede reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser til lastbiler og erhvervskøretøjer på grundlag af:

- tilgængelighed af oplysninger om brugernes parkeringsmuligheder ved veje
- let elektronisk dataudveksling mellem parkeringspladser ved veje, centre og køretøjer
- integration af relevante ITS-teknologier i såvel køretøjer som parkeringsfaciliteter ved veje, således at oplysningerne om ledige parkeringspladser bliver opdateret med henblik på reservation.

4. Specifikationer for andre foranstaltninger
  - 4.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at støtte sikkerheden for vejbrugerne i relation til grænsefladen mellem menneske og maskine i køretøjet og brug af flytbart udstyr til at støtte kørslen og/eller transporten samt sikring af kommunikationen i køretøjet.
  - 4.2. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre alle relevante ITS-applikationer mere sikre og bekvemmelige for bløde trafikanter.
  - 4.3. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at integrere avancerede førerstøtteinformationssystemer i køretøjer og vejinfrastruktur, der ikke er omfattet af direktiv 2002/24/EF, 2003/37/EF og 2007/46/EF.

— **Prioritetsområde IV: Køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen**

I specifikationerne og standarderne for køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen skal følgende indgå:

1. Specifikationer for andre foranstaltninger
  - 1.1. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at integrere forskellige ITS-applikationer i en åben platform i køretøjet på grundlag af:
    - identifikation af funktionskravene til eksisterende eller planlagte ITS-applikationer
    - definition af en åben arkitektur, som definerer de nødvendige funktioner og grænseflader for 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 tilpasning af arkitekturen og specifikationerne for åbne platforme i køretøjer.
  - 1.2. Definition af de nødvendige foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende systemer (mellem køretøjerne indbyrdes, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem infrastrukturene indbyrdes) på grundlag af:
    - let data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturene indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur
    - tilgængelighed af relevante data eller information, der skal udveksles, for de pågældende køretøjs- eller vejinfrastrukturparter
    - brug af et standardiseret meddelelsesformat for denne data- eller informationsudveksling mellem køretøj og infrastruktur
    - definition af en kommunikationsinfrastruktur for data- eller informationsudveksling mellem køretøjerne indbyrdes, mellem infrastrukturene indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur
    - tilpasning af de pågældende arkitekturer ved hjælp af standardiseringsprocesser.

---

## BILAG II

## PRINCIPPER FOR SPECIFIKATIONER OG INDFØRELSE AF ITS

(som omhandlet i artikel 5, 6 og 8)

Vedtagelse af specifikationer, udstedelse af mandater til standarder og udvælgelse og indførelse af ITS-applikationer og -tjenester skal bygge på en vurdering af behovet, som involverer alle relevante interessenter, og skal følge nedenstående principper. Sådanne foranstaltninger skal:

- a) **være effektive** — 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, bl.a. for bløde trafikanter)
  - b) **være omkostningseffektive** — optimere forholdet mellem omkostningerne og de resultater, der tilgodeser målene
  - c) **være afpassede** — åbne mulighed for forskellige niveauer af opnåelig tjenestekvalitet og indførelse, hvis det er hensigtsmæssigt, under hensyn til de særlige forhold på lokalt, regionalt, nationalt og europæisk plan
  - d) **støtte kontinuitet i tjenesterne** — sikre ubrudte tjenester i hele Unionen, især i det transeuropæiske net og, hvis det er muligt, ved dets ydre grænser, når ITS-tjenester indføres. Kontinuitet i tjenesterne bør sikres på et niveau, der er tilpasset de særlige forhold, der karakteriserer transportnet, som forbinder lande med lande samt efter omstændighederne regioner med regioner og byer med landdistrikter
  - e) **sørge for interoperabilitet** — sikre, at systemerne og de bagvedliggende forretningsprocedurer kan udveksle data og dele information og viden, med henblik på at muliggøre effektive ITS-tjenester
  - f) **respekttere bagudkompatibilitet** — sikre, når det er hensigtsmæssigt, at ITS-systemerne kan arbejde med de eksisterende systemer, som har det samme formål, uden at hindre udviklingen af nye teknologier
  - g) **respekttere den eksisterende nationale infrastruktur og de eksisterende nationale netværkskarakteristika** — tage hensyn til de naturlige forskellige i transportnettenes karakteristika, navnlig i trafikmængderne og i vejvejrforholdene
  - h) **fremme lige adgang** — ikke hindre eller diskriminere bløde trafikanter, når det drejer om adgang til ITS-applikationer og -tjenester
  - i) **støtte modenhed** — efter en relevant risikovurdering godtgøre innovative ITS-systemers robusthed gennem et tilstrækkeligt niveau for teknisk udvikling og operationel drift
  - j) **levere tids- og positionsbestemmelse af høj kvalitet** — anvende satellitbaserede infrastrukturer eller enhver teknologi, der yder tilsvarende præcisionsniveauer, med henblik på ITS-anvendelser og -tjenester, som kræver globale, kontinuerlige, nøjagtige og garanterede tids- og positionstjenester
  - k) **lette intermodalitet** — eventuelt tage hensyn til koordineringen mellem forskellige transportformer ved indførelsen af ITS
  - l) **respekttere sammenhængen** — tage hensyn til gældende EU-bestemmelser, -politikker og -aktiviteter, der er relevante på ITS-området, navnlig inden for standardisering.
-