

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2010/40/EU

2016/EØS/7/19

av 7. juli 2010

om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Økningen av veitransporten i unionen som følge av den europeiske økonomiens vekst og borgernes krav til mobilitet er hovedårsaken til økende overbelastning av veiinfrastrukturen og stigende energiforbruk, og dessuten en kilde til miljøproblemer og sosiale problemer.
- 2) Svaret på disse store utfordringene kan ikke begrenses til tradisjonelle tiltak, som utvidelse av den eksisterende veiinfrastrukturen. I arbeidet med å finne egnede løsninger for unionen vil nyskaping spille en viktig rolle.

3) Intelligente transportsystemer (ITS) er avanserte applikasjoner som, uten at de inneholder intelligens som sådan, har som mål å tilby nyskapende tjenester for trafikkstyring og ulike transportformer og sette ulike brukere i stand til å bli bedre informert, og til å bruke transportnettene på en sikrere, mer koordinert og «smartere» måte.

4) ITS integrerer telekommunikasjon, elektronikk og informasjonsteknologi med transportteknologi med sikte på planlegging, utforming, drifting, vedlikehold og styring av transportsystemer. Bruken av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i veitransportsektoren og denne sektorens grensesnitt mot andre transportformer vil være et betydelig bidrag til bedre miljøprestasjoner, bedre effektivitet, herunder energieffektivitet, bedre veitransportsikkerhet, herunder transport av farlig gods, offentlig sikkerhet og mobilitet for passasjerer og gods, samtidig som det vil sikre at det indre marked fungerer, samt føre til økt konkurransevne og sysselsetting. Bruken av ITS bør imidlertid ikke berøre saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

5) Framskritt i forbindelse med bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for andre transportformer bør nå overføres til utviklingen av veitransportsektoren, særlig med sikte på å sikre større integrasjon mellom veitransport og andre transportsystemer.

6) Noen medlemsstater har allerede tatt i bruk slik teknologi nasjonalt i veitransportsektoren. Bruken er imidlertid fortsatt ufullstendig og ukoordinert og kan ikke sørge for ITS-tjenestenes geografiske kontinuitet i hele unionen og ved unionens ytre grenser.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 102/2011 av 30. september 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 65 av 1.12.2011, s. 13.

⁽¹⁾ EUT C 277 av 17.11.2009, s. 85.

⁽²⁾ Europaparlamentets holdning av 23. april 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Rådets holdning av 10. mai 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Europaparlamentets holdning av 6. juli 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

- 7) For å sikre en koordinert og effektiv innføring av ITS i hele unionen bør det innføres spesifikasjoner, eventuelt også standarder, som inneholder mer detaljerte bestemmelser og framgangsmåter. Før Kommisjonen vedtar noen spesifikasjoner, bør den vurdere om de er i samsvar med visse fastsatte prinsipper angitt i vedlegg II. Prioritet bør i første rekke gis til de fire hovedområdene for utvikling og innføring av ITS. Innenfor de nevnte fire områdene bør det fastsettes prioriterte tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder. Under den videre gjennomføringen av ITS bør det tas hensyn til den eksisterende ITS-infrastrukturen i en bestemt medlemsstat med hensyn til teknologisk utvikling og foretatte økonomiske bestrebelser.
- 8) Når en rettsakt er vedtatt som angitt i artikkel 6 nr. 2 annet ledd i dette direktiv, bør annet punktum i artikkel 5 nr. 1 endres.
- 9) I spesifikasjonene bør det blant annet tas hensyn til og bygges på den erfaring og de resultater som allerede er oppnådd på ITS-området, særlig i forbindelse med eSafety-initiativet lansert av Kommisjonen i april 2002. Kommisjonen opprettet eSafety Forum som en del av det nevnte initiativet for å fremme og gjennomføre rekommandasjoner som støtter utvikling, innføring og bruk av eSafety-systemer.
- 10) Kjøretøyer som benyttes hovedsakelig på grunn av sin historiske verdi, og som opprinnelig ble registrert og/eller typegodkjent og/eller tatt i bruk før ikrafttredelsen av dette direktiv og dets gjennomføringstiltak, bør ikke omfattes av de regler og framgangsmåter som fastsettes i dette direktiv.
- 11) ITS bør bygge på samvirkende systemer som er basert på åpne og offentlige standarder, og som er tilgjengelige for alle brukere og alle applikasjons- og tjenestetilbydere uten forskjellsbehandling.
- 12) Innføring og bruk av ITS-applikasjoner og -tjenester vil medføre behandling av personopplysninger. Slik behandling bør utføres i samsvar med unionsretten, som fastsatt særlig i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon)⁽²⁾.
- 13) Det bør oppmuntres til anonymisering som et av prinsippene for å øke privatpersoners personvern. Med hensyn til spørsmål om datasikring og personvern for ITS-applikasjoner og -tjenester bør Kommisjonen eventuelt rådspørre EUs datatilsynsmann og be om uttalelse fra arbeidsgruppen for personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger, nedsatt ved artikkel 29 i direktiv 95/46/EF.
- 14) Innføring og bruk av ITS-applikasjoner og -tjenester, særlig informasjonstjenester knyttet til trafikk og reiser, vil medføre behandling og bruk av vei-, trafikk- og reisedata som utgjør en del av dokumentene hos offentlige organer i medlemsstatene. Slik behandling og bruk bør utføres i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor⁽³⁾.
- 15) I relevante tilfeller bør spesifikasjonene inneholde detaljerte bestemmelser for fastsettelse av framgangsmåten for samsvarsvurdering av komponenter eller vurdering av komponentenes egnethet for bruk. Nevnte bestemmelser bør baseres på europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter⁽⁴⁾, særlig med hensyn til modulene for de ulike fasene av framgangsmåtene for samsvarsvurdering. I europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁽⁵⁾ er det allerede fastsatt en ramme for typegodkjenning av motorvogner og deres deler eller tilhørende utstyr, og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF⁽⁶⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF⁽⁷⁾ er det fastsatt regler for typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul og for jordbruks- eller skogbrukstraktorer og deres deler eller tilhørende utstyr. Det ville derfor ha vært dobbeltarbeid å innføre samsvarsvurdering av utstyr og applikasjoner som omfattes av de nevnte direktivenes virkeområde. Selv om de nevnte direktivene gjelder ITS-relatert utstyr montert i kjøretøyene, får de likevel ikke anvendelse på eksternt ITS-utstyr og eksternt programvare for veiinfrastruktur. I slike tilfeller kan spesifikasjonene inneholde beskrivelser av framgangsmåter for samsvarsvurdering. Slike framgangsmåter bør begrenses til det som er nødvendig i hvert enkelt tilfelle.

(1) EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

(2) EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

(3) EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90.

(4) EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82.

(5) EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

(6) EFT L 124 av 9.5.2002, s. 1.

(7) EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1.

- 16) For ITS-applikasjoner og -tjenester som er avhengige av nøyaktige og garanterte tjenester for tids- og posisjonsbestemmelse, bør det benyttes satellittbaserte infrastrukturer eller eventuelt teknologi som gir et tilsvarende presisjonsnivå, f.eks. som fastsatt i rådsforordning (EF) nr. 1/2005 av 22. desember 2004 om vern av dyr under transport og tilknyttet virksomhet⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 683/2008 av 9. juli 2008 om den videre gjennomføring av de europeiske satellittnavigasjonsprogrammene (EGNOS og Galileo)⁽²⁾.
- 17) Nyskapende teknologier som f.eks. radiofrekvensidentifikasjonsutstyr (RFID-utstyr) eller EGNOS/Galileo bør benyttes ved realisering av ITS-applikasjoner, særlig med sikte på lokalisering og sporing av gods langs den anvendte ruten og på tvers av transportformer.
- 18) Store interessenter, som f.eks. tilbydere av ITS-tjenester, sammenslutninger av ITS-brukere, transportforetak og anleggsoperatører, representanter for produsentene, partene i arbeidslivet, yrkessammenslutninger og lokale myndigheter, bør ha mulighet til å gi Kommisjonen råd om forretningsmessige og tekniske sider ved innføringen av ITS i unionen. For dette formål bør Kommisjonen nedsette en rådgivende gruppe for ITS og samtidig sørge for et nært samarbeid med de berørte parter og medlemsstatene. Det bør være mulighet for innsyn i den rådgivende gruppens arbeid, og resultatet bør gjøres tilgjengelig for komiteen nedsatt ved dette direktiv.
- 19) Det bør sikres ensartede gjennomføringsvilkår for vedtakelse av retningslinjer og ikke-bindende tiltak for å lette medlemsstatenes samarbeid med hensyn til prioriterte områder for ITS, retningslinjer for medlemsstatenes rapportering og et arbeidsprogram.
- 20) I henhold til artikkel 291 i traktaten om den europeiske unions virkemåte skal regler og allmenne prinsipper med hensyn til mekanismene for medlemsstatenes kontroll av måten Kommisjonen utøver sin gjennomføringsmyndighet på, fastsettes på forhånd ved en forordning vedtatt i samsvar med den ordinære regelverksprosessen. Inntil den nevnte nye forordningen vedtas, får rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽³⁾ fortsatt anvendelse, med unntak av framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, som ikke får anvendelse.
- 21) Kommisjonen bør få myndighet til å vedta delegerede rettsakter med hensyn til vedtakelse av spesifikasjoner, i samsvar med artikkel 290 i traktaten om den europeiske unions virkemåte. Det er særlig viktig at Kommisjonen under sitt forberedende arbeid foretar hensiktsmessig rådspørring, herunder på sakkyndignivå.
- 22) For å sikre en samordnet tilnærming bør Kommisjonen sørge for at det er sammenheng mellom virksomheten til komiteen nedsatt ved dette direktiv og virksomheten til komiteen nedsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet⁽⁴⁾, komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport⁽⁵⁾, komiteen nedsatt ved direktiv 2007/46/EF og komiteen nedsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF av 14. mars 2007 om etablering av en infrastruktur for geografisk informasjon i Det europeiske fellesskap (INSPIRE)⁽⁶⁾.
- 23) Ettersom målene for dette direktiv, som er å sikre samordnet og sammenhengende innføring av samvirkende intelligente transportsystemer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og/eller av privat sektor og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 24) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Unionens interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. I dette direktiv fastsettes en ramme for å støtte en samordnet og sammenhengende innføring og bruk av intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, særlig på tvers av medlemsstatenes landegrensener, samt allmenne vilkår for å nå dette målet.
2. Dette direktiv inneholder bestemmelser om utvikling av spesifikasjoner for tiltak på de prioriterte områdene omhandlet i artikkel 2 samt om utvikling av nødvendige standarder der det er aktuelt.
3. Dette direktiv får anvendelse på ITS-applikasjoner og -tjenester for veitransport og disses grensesnitt mot andre transportformer, med forbehold for saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

⁽¹⁾ EUT L 3 av 5.1.2005, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 196 av 24.7.2008, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽⁴⁾ EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.

⁽⁵⁾ EFT L 370 av 31. 12.1985, s. 8.

⁽⁶⁾ EUT L 108 av 25.4.2007, s. 1.

*Artikkel 2***Prioriterte områder**

1. I dette direktiv er følgende områder som prioriterte områder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder:

— I. Best mulig bruk av vei-, trafikk- og reisedata.

— II. Kontinuitet i ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring.

— III. ITS-applikasjoner for trafikksikkerhet.

— IV. Forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen.

2. Virkeområdet for de prioriterte områdene er angitt i vedlegg I.

*Artikkel 3***Prioriterte tiltak**

Innenfor de prioriterte områdene er følgende tiltak prioriterte tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder, som angitt i vedlegg I:

a) Multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan.

b) Sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-plan.

c) Data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell, sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne, dersom dette er mulig.

d) Harmonisert tilbud av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan.

e) Informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

f) Reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

*Artikkel 4***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

1) «intelligente transportsystemer» eller «ITS» systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for veitransport, herunder infrastruktur, kjøretøyer og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring samt for grensesnitt mot andre transportformer,

2) «samvirkingsevne» den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,

3) «ITS-applikasjon» et praktisk verktøy for bruken av ITS,

4) «ITS-tjeneste» utvikling av en ITS-applikasjon innenfor en veldefinert organisatorisk og driftsmessig ramme med sikte på å øke brukernes sikkerhet, effektivitet og komfort og/eller forenkle eller understøtte transport og reiser,

5) «ITS-tjenesteyter» alle offentlige eller private ytere av en ITS-tjeneste,

6) «ITS-bruker» alle brukere av ITS-applikasjoner eller -tjenester, herunder passasjerer, myke trafikanter, brukere og operatører av veitransportinfrastruktur, vognparkforvaltninger og operatører av redningstjenester,

7) «myke trafikanter» ikke-motoriserte veibrukere, som f.eks. fotgjengere og syklistene samt motorsykkelførere og funksjonshemmede, bevegelseshemmede og personer med nedsatt orienteringsevne,

8) «mobil innretning» en bærbar kommunikasjons- eller informasjonsinnretning som kan medbringes inne i kjøretøyet for å hjelpe til med kjøringen og/eller transporten,

9) «plattform» en intern eller ekstern enhet som gjør det mulig å innføre, tilby, utnytte og integrere ITS-applikasjoner og -tjenester,

10) «arkitektur» begrepsmessig utforming som beskriver et gitt systems struktur, atferd og integrasjon i sine omgivelser,

11) «grensesnitt» innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,

12) «kompatibilitet» en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere sammen med en annen innretning eller et annet system,

13) «tjenestenes kontinuitet» evnen til å sikre sømløse tjenester på transportnett i hele Unionen,

14) «veidata» data om veiinfrastrukturens egenskaper, herunder faste trafikkskilt eller deres sikkerhetskjennetegn i henhold til regelverket,

15) «trafikkdata» historikkdata og sanntidsdata om veiens trafikkegenskaper,

- 16) «reisedata» grunnleggende opplysninger som f.eks. rutetider og billettpriser for offentlige transportmidler som er nødvendige for å tilby multimodal reiseinformasjon før og under reisen for å lette planlegging, bestilling og tilpasning av reiser,
- 17) «spesifikasjon» et bindende tiltak som inneholder krav, framgangsmåter og andre relevante regler,
- 18) «standard» standard som definert i artikkel 1 nr. 6) i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter⁽¹⁾.

Artikkel 5

Innføring av ITS

1. Medlemsstatene skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at spesifikasjonene vedtatt av Kommissjonen i samsvar med artikkel 6 anvendes på ITS-applikasjoner og -tjenester når disse innføres, i samsvar med prinsippene i vedlegg II. Tiltakene berører ikke hver enkelt medlemsstats rett til å treffe beslutninger om sin egen innføring av slike applikasjoner og tjenester på sitt territorium. Denne retten berører ikke eventuelle rettsakter vedtatt i henhold til artikkel 6 nr. 2 annet ledd.
2. Medlemsstatene skal også bestrebe seg på å samarbeide på de prioriterte områdene dersom ingen spesifikasjoner er vedtatt.

Artikkel 6

Spesifikasjoner

1. Kommissjonen skal først vedta de spesifikasjonene som er nødvendige for å sikre kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av ITS for de prioriterte tiltakene.
2. Kommissjonen skal ta sikte på å vedta spesifikasjoner for ett eller flere av de prioriterte tiltakene innen 27. februar 2013.

Senest tolv måneder etter vedtakelsen av de nødvendige spesifikasjonene for et prioritert tiltak skal Kommissjonen, etter å ha utført en konsekvensanalyse som også skal omfatte en nytte- og kostnadsanalyse, eventuelt framlegge et forslag for Europaparlamentet og Rådet i samsvar med artikkel 294 i traktaten om den europeiske unions virkemåte om innføringen av det prioriterte tiltaket.

3. Når de nødvendige spesifikasjonene for de prioriterte tiltakene er vedtatt, skal Kommissjonen vedta spesifikasjoner

⁽¹⁾ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37.

som sikrer kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av ITS for andre tiltak på de prioriterte områdene.

4. Avhengig av området spesifikasjonen omfatter, skal spesifikasjonen eventuelt inneholde én eller flere av følgende typer bestemmelser:

- a) funksjonelle bestemmelser som beskriver de ulike interessentenes roller og informasjonsflyten mellom dem,
- b) tekniske bestemmelser med en angivelse av tekniske hjelpemidler for å oppfylle de funksjonelle bestemmelsene,
- c) organisasjonsmessige bestemmelser med beskrivelse av de ulike berørte parter prosedyremessige forpliktelser,
- d) tjenestebestemmelser med beskrivelse av de ulike tjenestenivåene og innholdet i dem for ITS-applikasjonene og -tjenestene.

5. Med forbehold for framgangsmåtene i direktiv 98/34/EF skal spesifikasjonene eventuelt angi på hvilke vilkår medlemsstatene, etter å ha underrettet Kommissjonen, kan fastsette tilleggsregler for innføring av ITS-tjenester på hele eller deler av sitt territorium, forutsatt at disse reglene ikke er til hinder for samvirkingsevnen.

6. Spesifikasjonene skal eventuelt ta utgangspunkt i standardene nevnt i artikkel 8.

Spesifikasjonene skal eventuelt inneholde krav om samsvarsvurdering i samsvar med beslutning nr. 768/2008/EF.

Spesifikasjonene skal være i samsvar med prinsippene i vedlegg II.

7. Kommissjonen skal foreta en konsekvensanalyse som også omfatter en nytte- og kostnadsanalyse, før spesifikasjonene vedtas.

Artikkel 7

Delegerte rettsakter

1. Kommissjonen kan vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om den europeiske unions virkemåte med hensyn til spesifikasjoner. Når den vedtar slike delegerte rettsakter, skal Kommissjonen opptre i samsvar med relevante bestemmelser i dette direktiv, særlig artikkel 6 og vedlegg II.

2. En særskilt delegert rettsakt skal vedtas for hvert av de prioriterte tiltakene.

3. For de delegerte rettsaktene omhandlet i denne artikkel får framgangsmåtene fastsatt i artikkel 12, 13 og 14 anvendelse.

*Artikkel 8***Standarder**

1. De standardene som er nødvendige for å sørge for samvirkningsevne, kompatibilitet og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av ITS, skal utarbeides innenfor de prioriterte områdene og for de prioriterte tiltakene. For dette formål skal Kommisjonen, etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 15 og etter framgangsmåten fastsatt i direktiv 98/34/EF, anmode de aktuelle standardiseringsorganisasjonene om å gjøre alt som er nødvendig for raskt å vedta de nevnte standardene.

2. Når et mandat gis til standardiseringsorganisasjonene, skal prinsippene angitt i vedlegg II samt eventuelle funksjonelle bestemmelser som inngår i en spesifikasjon vedtatt i samsvar med artikkel 6, overholdes.

*Artikkel 9***Ikke-bindende tiltak**

Kommisjonen kan vedta retningslinjer og andre ikke-bindende tiltak for å lette medlemsstatenes samarbeid om de prioriterte tiltakene etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 15 nr. 2.

*Artikkel 10***Regler om personvern, sikkerhet og viderebruk av informasjon**

1. Medlemsstatene skal sikre at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-applikasjoner og -tjenester gjennomføres i samsvar med unionsreglene om beskyttelse av privatpersoners friheter og grunnleggende rettigheter, særlig direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.

2. Medlemsstatene skal særlig sikre at personopplysninger beskyttes mot misbruk, herunder ulovlig tilgang, endring eller tap.

3. Med forbehold for nr. 1 skal det, av hensyn til personvernet, eventuelt oppmuntres til bruk av anonyme data i forbindelse med driften av ITS-applikasjonene og -tjenestene.

Med forbehold for direktiv 95/46/EF skal personopplysninger behandles bare dersom slik behandling er nødvendig for driften av ITS-applikasjonene og -tjenestene.

4. Med hensyn til anvendelsen av direktiv 95/46/EF, og særlig dersom det dreier seg om spesielle kategorier av personopplysninger, skal medlemsstatene sikre at bestemmelsene om tillatelse til behandling av slike personopplysninger overholdes.

5. Direktiv 2003/98/EF får anvendelse.

*Artikkel 11***Regler om erstatningsansvar**

Medlemsstatene skal sikre at spørsmål om erstatningsansvar ved innføring av ITS-applikasjoner og -tjenester fastsatt i spesifikasjoner vedtatt i samsvar med artikkel 6 behandles i samsvar med unionsretten, herunder særlig rådsdirektiv 85/374/EØF av 25. juli 1985 om tilnærming av medlemsstatenes lover og forskrifter om produktansvar⁽¹⁾, samt relevant nasjonal lovgivning.

*Artikkel 12***Utøvelse av delegeringen**

1. Myndigheten til å vedta de delegerede rettsaktene omhandlet i artikkel 7 skal gis Kommisjonen for en periode på sju år fra 27. august 2010. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om de delegerede myndighetene senest seks måneder før utløpet av en femårsperiode som starter 27. august 2010.

2. Samtidig som den vedtar en delegert rettsakt, skal Kommisjonen straks underrette Europaparlamentet og Rådet.

3. Myndigheten til å vedta en delegert rettsakt er gitt Kommisjonen på vilkårene fastsatt i artikkel 13 og 14.

*Artikkel 13***Tilbakekalling av delegeringen**

1. Europaparlamentet og Rådet kan tilbakekalle delegeringsmyndigheten omhandlet i artikkel 7.

2. Den institusjonen som har innledet en intern framgangsmåte for å avgjøre om delegeringen av myndighet skal tilbakekalles, skal bestrebe seg på å underrette den andre institusjonen og Kommisjonen i rimelig tid før endelig beslutning treffes, og skal samtidig angi hvilke delegerede myndigheter som kan bli tilbakekalt, samt mulige årsaker til en tilbakekalling.

3. Beslutningen om tilbakekalling fører til at delegeringen av den myndighet som er angitt i beslutningen, opphører. Beslutningen trer i kraft umiddelbart, eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av de delegerede rettsaktene som allerede er trådt i kraft. Beslutningen skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 210 av 7.8.1985, s. 29.

*Artikkel 14***Innsigelser mot delegerte rettsakter**

1. Europaparlamentet eller Rådet kan gjøre innsigelse mot en delegert rettsakt innen en frist på to måneder etter at den ble meddelt dem.

På Europaparlamentets eller Rådets initiativ kan denne fristen forlenges med to måneder.

2. Dersom verken Europaparlamentet eller Rådet ved utløpet av fristen har gjort innsigelse mot den delegerte rettsakten, skal den offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft på den datoen som er angitt der.

Den delegerte rettsakten kan offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft før utløpet av nevnte frist dersom Europaparlamentet og Rådet begge har underrettet Kommissjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse.

3. Dersom Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelse mot en delegert rettsakt, skal den ikke tre i kraft. Institusjonen som gjør innsigelse mot den delegerte rettsakten, skal grunngi dette.

*Artikkel 15***Komitéframgangsmåte**

1. Kommissjonen skal bistås av Den europeiske ITS-komité.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

*Artikkel 16***Den europeiske rådgivende gruppe for ITS**

Kommissjonen skal nedsette en europeisk rådgivende gruppe for ITS som skal gi Kommissjonen råd om forretningsmessige og tekniske sider ved innføring og bruk av ITS i Unionen. Gruppen skal bestå av representanter på høyt nivå fra aktuelle tilbydere av ITS-tjenester, brukersammenslutninger, transportforetak og anleggsoperatører, produsenter, partene i arbeidslivet, yrkessammenslutninger, lokale myndigheter og andre relevante fora.

*Artikkel 17***Rapportering**

1. Medlemsstatene skal innen 27. august 2011 oversende Kommissjonen en rapport om sine nasjonale aktiviteter og prosjekter med hensyn til de prioriterte områdene.

2. Medlemsstatene skal innen 27. august 2012 gi Kommissjonen opplysninger om nasjonale ITS-tiltak som planlegges for den neste femårsperioden.

Retningslinjer for medlemsstatenes rapportering skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité omhandlet i artikkel 15 nr. 2.

3. Etter den første rapporten skal medlemsstatene hvert tredje år rapportere om de framskritt som gjøres i forbindelse med innføringen av tiltakene omhandlet i nr. 1.

4. Kommissjonen skal hvert tredje år sende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om framskrittene som gjøres i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv. Rapporten skal ledsages av en analyse av virkemåte og gjennomføring av artikkel 5-11 og artikkel 16 som også skal omfatte brukte og nødvendige økonomiske midler, og skal eventuelt inneholde en vurdering av behovet for endring av dette direktiv.

5. I samsvar med framgangsmåten med rådgivende komité omhandlet i artikkel 15 nr. 2 skal Kommissjonen innen 27. februar 2011 vedta et arbeidsprogram. Arbeidsprogrammet skal inneholde mål og datoer for dets årlige gjennomføring og om nødvendig forslag til nødvendige tilpasninger.

*Artikkel 18***Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal innen 27. februar 2012 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i den fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 19***Ikrafttredelsesdato**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 20***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 7. juli 2010.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

O. CHASTEL

Formann

VEDLEGG I

PRIORITERTE OMRÅDER OG TILTAK

(som nevnt i artikkel 2 og 3)

– **Prioritert område I: Best mulig bruk av vei-, trafikk- og reisedata**

Spesifikasjonene og standardene for en best mulig bruk av vei-, trafikk- og reisedata skal inneholde følgende:

1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak a)

Fastsettelse av nødvendige krav for å gjøre multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan nøyaktige og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av landegrensene, basert på

- tilgjengelighet av og mulighet for tilgang til eksisterende og nøyaktige veidata og sanntids trafikkdata brukt til multimodal reiseinformasjon, med forbehold for begrensninger med hensyn til sikkerhet og transportstyring, for tilbydere av ITS-tjenester,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og berørte parter og aktuelle tilbydere av ITS-tjenester på tvers av landegrensene,
- rask oppdatering av tilgjengelige vei- og trafikkdata som relevante offentlige myndigheter og berørte parter benytter til multimodal reiseinformasjon,
- rask oppdatering av multimodal reiseinformasjon, utført av ITS-tjenesteytere.

2. Spesifikasjoner for prioritert tiltak b)

Fastsettelse av nødvendige krav for å gjøre sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-plan nøyaktige og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av landegrensene, basert på

- tilgjengelighet av og mulighet for tilgang til eksisterende og nøyaktige veidata og sanntids trafikkdata som brukes til sanntids trafikkinformasjon, med forbehold for begrensninger med hensyn til sikkerhet og transportstyring, for tilbydere av ITS-tjenester,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og berørte parter og aktuelle tilbydere av ITS-tjenester på tvers av landegrensene,
- rask oppdatering av tilgjengelige vei- og trafikkdata som relevante offentlige myndigheter og berørte parter bruker til sanntids trafikkinformasjon,
- rask oppdatering av sanntids trafikkinformasjon, utført av ITS-tjenesteytere.

3. Spesifikasjoner for prioriterte tiltak a) og b)

3.1. Fastsettelse av nødvendige krav for relevante offentlige myndigheters og/eller, der dette er aktuelt, privat sektors innsamling av vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger, særlig for tunge lastebiler) og formidling av disse til ITS-tjenesteytere, basert på

- tilgjengeligheten av eksisterende vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger) innsamlet av relevante offentlige myndigheter og/eller privat sektor, for ITS-tjenesteytere,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom de relevante offentlige myndigheter og ITS-tjenesteytere,
- rask oppdatering av vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger), utført av relevante offentlige myndigheter og/eller privat sektor, der det er aktuelt,
- rask oppdatering av de ITS-tjenestene og -applikasjonene som benytter de nevnte vei- og trafikkdataene, utført av ITS-tjenesteytere.

- 3.2. Fastsettelse av nødvendige krav for om mulig å gjøre vei-, trafikk- og transporttjenestedata som brukes til digitale kart, nøyaktige og tilgjengelige for produsenter av digitale kart og tilbydere av digitale karttjenester, basert på
- tilgjengeligheten av eksisterende vei- og trafikkdata som brukes til digitale kart, for produsenter av digitale kart og tilbydere av digitale karttjenester,
 - forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og berørte parter og private produsenter av digitale kart og private tilbydere av digitale karttjenester,
 - rask oppdatering av vei- og trafikkdata for digitale kart, utført av relevante offentlige myndigheter og interessenter,
 - rask oppdatering av digitale kart, utført av produsentene av digitale kart og tilbyderne av digitale karttjenester.
4. Spesifikasjoner for prioritert tiltak c)
- Fastsettelse av minstekrav til «alminnelig trafikkinformasjon» knyttet til trafikksikkerheten som om mulig tilbys vederlagsfritt til alle brukere, samt minstekrav til informasjonsinnhold, basert på
- identifikasjon og bruk av en standardisert liste over sikkerhetsrelaterte trafikkhendelser («alminnelige trafikkmeldinger») som bør sendes vederlagsfritt til ITS-brukerne,
 - kompatibiliteten til «alminnelige trafikkmeldinger» og deres integrasjon i ITS-tjenester for sanntids trafikkinformasjon og multimodal reiseinformasjon.
- **Prioritert område II: Kontinuitet i ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,**
- Spesifikasjonene og standardene for trafikk- og godsstyringstjenestenes kontinuitet og samvirkingsevne, særlig på TEN-T-nettet, skal inneholde følgende:
1. Spesifikasjoner for andre tiltak
 - 1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å utvikle en EU-rammearkitektur for ITS som særlig tar for seg tjenestekontinuitet, ITS-relatert samvirkingsevne og spørsmål knyttet til ulike transportformer, herunder for eksempel samvirkende billettsystemer for ulike transportformer, som medlemsstatene og deres vedkommende myndigheter i samarbeid med privat sektor kan bruke som grunnlag for å utvikle sin egen ITS-arkitektur for mobilitet på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.
 - 1.2. Fastsettelse av nødvendige minstekrav til ITS-tjenestenes kontinuitet, særlig for tjenester på tvers av landegrensene, for styring av passasjertransport med bruk av ulike transportformer, basert på
 - forenkling av elektronisk utveksling av trafikkdata og -informasjon på tvers av landegrensene, og eventuelt på tvers av regioner eller mellom byområder og områder mellom byer, mellom aktuelle informasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter,
 - bruk av standardiserte informasjonsstrømmer eller trafikkgrensesnitt mellom relevante trafikkinformasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter.
 - 1.3. Fastsettelse av nødvendige minstekrav til kontinuiteten av ITS-tjenester for styring av godstransport langs transportkorridorene og på tvers av ulike transportformer, basert på
 - forenkling av elektronisk utveksling av trafikkdata og -informasjon på tvers av landegrensene og eventuelt på tvers av regioner eller mellom byområder og områder mellom byer, mellom aktuelle informasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter,
 - bruk av standardiserte informasjonsstrømmer eller trafikkgrensesnitt mellom relevante trafikkinformasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter.

- 1.4. Fastsettelse av nødvendige tiltak i forbindelse med gjennomføringen av ITS-applikasjoner (særlig lokalisering og sporing av gods langs den anvendte strekningen og på tvers av transportformer) for godstransportlogistikk (eFreight), basert på
 - tilgjengelighet av relevante ITS-teknologier for utviklere av ITS-applikasjoner og disses bruk av teknologiene,
 - integrasjon av posisjonsbestemmelsesresultater i trafikkstyringsverktøy og -sentraler.
 - 1.5. Fastsettelse av nødvendige grensesnitt for å sikre samvirkingsevne og kompatibilitet mellom ITS-arkitekturen for byområder og den europeiske ITS-arkitekturen, basert på
 - tilgjengelighet av data om offentlig transport, reiseplanlegging, transportbehov, trafikk og parkering for kontrollsentraler og tjenesteytere i byer,
 - forenkling av elektronisk datautveksling mellom ulike kontrollsentraler og tjenesteytere for offentlig og privat transport i byområder for alle mulige transportformer,
 - integrasjon av alle relevante data og all relevant informasjon i én enkelt arkitektur.
- **Prioritert område III: ITS-applikasjoner for trafikksikkerhet**
- Spesifikasjonene og standardene for ITS-applikasjoner for trafikksikkerhet skal inneholde følgende:
1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak d)

Fastsettelse av nødvendige tiltak for harmonisert tilbud om en samvirkende eCall-tjeneste på EU-plan, herunder

 - tilgjengelighet av de nødvendige kjøretøyinterne ITS-dataene som skal utveksles,
 - tilgjengelighet av nødvendig utstyr i de nødansropssentralene som mottar dataene fra kjøretøyene,
 - forenkling av den elektroniske datautvekslingen mellom kjøretøyene og nødansropssentralene.
 2. Spesifikasjoner for prioritert tiltak e)

Fastsettelse av nødvendige tiltak for å tilby ITS-baserte informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, særlig på serviceområder og rasteplasser, basert på

 - tilgjengelighet av brukerinformasjon om parkering langs veien,
 - forenkling av den elektroniske datautvekslingen mellom sentraler, parkeringsplasser ved veier, og kjøretøyer.
 3. Spesifikasjoner for prioritert tiltak f)

Fastsettelse av nødvendige tiltak for å tilby ITS-baserte reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, basert på

 - tilgjengelighet av brukerinformasjon om parkering langs veien,
 - forenkling av den elektroniske datautvekslingen mellom sentraler, parkeringsplasser ved veier, og kjøretøyer.
 - integrasjon av relevante ITS-teknologier i både kjøretøyer og parkeringsanlegg langs veien med sikte på ajourføring av informasjon om tilgjengelige parkeringsplasser for reservasjonsformål.

4. Spesifikasjoner for andre tiltak
 - 4.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å støtte trafikantenes sikkerhet med hensyn til deres brukergrensesnitt i kjøretøyet og bruken av mobile innretninger for å støtte kjøringen og/eller transporten, samt sikkerheten av kommunikasjonsinnretningene i kjøretøyet.
 - 4.2. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å gjøre alle relevante ITS-applikasjoner sikrere og mer komfortable for myke trafikanter.
 - 4.3. Fastsettelse av nødvendige tiltak for integrasjon av avanserte informasjonssystemer for førerstøtte i kjøretøyer og veiinfrastruktur som ikke omfattes av virkeområdet til direktiv 2007/46/EF, 2002/24/EF og 2003/37/EF.
- **Prioritert område IV: Forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen**

Spesifikasjonene og standardene for å opprette forbindelse mellom kjøretøyene og transportinfrastrukturen skal inneholde følgende:

 1. Spesifikasjoner for andre tiltak
 - 1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å integrere ulike ITS-applikasjoner på en åpen plattform i kjøretøyet, basert på
 - identifikasjon av funksjonskrav til eksisterende eller planlagte ITS-applikasjoner,
 - fastsettelse av en åpen systemarkitektur med angivelse av funksjonalitet og grensesnitt som er nødvendige for å oppnå samvirkingsevne/samtrafikk med infrastrukturens systemer og -utstyr,
 - «plug-and-play»-integrasjon av fremtidige nye eller oppdaterte ITS-applikasjoner i en åpen plattform i kjøretøyet,
 - bruk av en standardiseringsprosess for å vedta arkitekturen og de åpne spesifikasjonene i kjøretøyet.
 - 1.2. Fastsettelse av nødvendige tiltak for ytterligere å fremme utviklingen og innføringen av samarbeidende systemer (mellom kjøretøyer, mellom kjøretøy og infrastruktur og mellom infrastrukturer), basert på
 - forenkling av utveksling av data eller informasjon mellom kjøretøyer, mellom infrastrukturer og mellom kjøretøy og infrastruktur,
 - tilgjengelighet av relevante data eller relevant informasjon som skal utveksles med de respektive kjøretøy- eller veiinfrastrukturpartene,
 - bruk av et standardisert meldingsformat for å utveksle data eller informasjon mellom kjøretøy og infrastruktur,
 - fastsettelse av en kommunikasjonsinfrastruktur for utveksling av data eller informasjon mellom kjøretøyer, mellom infrastrukturer og mellom kjøretøy og infrastruktur,
 - bruk av en standardiseringsprosess for å vedta de respektive arkitekturene.

VEDLEGG II

PRINSIPPER FOR SPESIFIKASJONER OG INNFØRING AV ITS

(som nevnt i artikkel 5, 6 og 8)

Vedtakelse av spesifikasjoner, utstedelse av standardiseringsmandater og utvelging og innføring av ITS-applikasjoner og -tjenester skal skje på grunnlag av en behovsvurdering som omfatter alle relevante berørte parter, og skal være i samsvar med følgende prinsipper: Disse tiltakene skal

- a) **være effektive** – gi et merkbart bidrag til å løse de viktigste problemene i forbindelse med veitransport i Europa (f.eks. redusere trafikkbelastningen, minske utslippene, forbedre energieffektiviteten og øke sikkerheten, også for myke trafikanter),
- b) **være kostnadseffektive** – sikre et best mulig forhold mellom kostnader og resultat med hensyn til måloppnåelse,
- c) **være forholdsmessige** – eventuelt angi ulike nivåer av oppnåelighet for tjenestenes innføring og kvalitet, samtidig som det tas hensyn til lokale, regionale, nasjonale og europeiske særegenheter,
- d) **støtte tjenestenes kontinuitet** – sikre sømløse tjenester i hele Unionen, særlig på det transeuropeiske nettet, og om mulig ved Unionens ytre grenser, når ITS-tjenester innføres. Tjenestenes kontinuitet bør sikres på et nivå som er tilpasset egenskapene til transportnettet som knytter landene sammen med hverandre, og som eventuelt knytter regioner sammen med regioner og byer med landområder,
- e) **sørge for samvirkingsevne** – sikre at systemene og de underliggende forretningsprosessene har kapasitet til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap, slike at det blir mulig å levere effektive ITS-tjenester,
- f) **støtte bakoverkompatibilitet** – dersom det er aktuelt, sikre at ITS-systemene kan fungere sammen med eksisterende systemer for å nå et felles mål, uten å hindre utviklingen av nye teknologier,
- g) **respekttere særegenhetene ved eksisterende nasjonal infrastruktur og nasjonale nett** – ta høyde for ulikheter i transportnettets særegenheter, særlig med hensyn til trafikkomfanget og værforholdene langs veien,
- h) **fremme lik tilgang** – ikke hindre eller forskjellsbehandle myke trafikanter når det gjelder tilgang til ITS-applikasjoner og -tjenester,
- i) **støtte teknisk modenhet** – etter en relevant risikovurdering demonstrere de nyskapende ITS-systemenes pålitelighet ved å vise at de har et tilstrekkelig teknisk utviklingsnivå og en tilstrekkelig driftsmessig utnyttning,
- j) **sørge for tids- og posisjonsbestemmelse av høy kvalitet** – bruke satellittbaserte infrastrukturer, eller eventuelt teknologier med tilsvarende presisjonsnivå, til ITS-applikasjoner og -tjenester som krever verdensomspennende, kontinuerlige, nøyaktige og garanterte tjenester for tids- og posisjonsbestemmelse,
- k) **lette intermodalitet** – ta hensyn til samordningen av ulike transportformer, der dette er aktuelt, når ITS innføres,
- l) **bevare sammenheng** – ta hensyn til eksisterende ITS-relevante regler, politikker og aktiviteter i Unionen, særlig på standardiseringsområdet.