

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

A6-0226/2009

31.3.2009

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammer for udbygning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet samt etablering af kontakthader med andre transportformer (KOM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Anne E. Jensen

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede
retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Når der er tale om en ændringsretsakt, markeres tekstdele, der er overtaget uændret fra en eksisterende bestemmelse, som Parlamentet ønsker at ændre, men som Kommissionen ikke har ændret, med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, indsættes [...]. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	32
PROCEDURE.....	35

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammer for udbygning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet samt etablering af kontaktflader med andre transportformer
(KOM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2008)0887),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 71, stk. 1, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0512/2008),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0226/2009),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Ændringsforslag 1

**Forslag til direktiv
Betragtning 2 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***(2a) Intelligente transportsystemer (ITS)
er avancerede applikationer, som – uden
at besidde intelligens som sådan – har til
formål at levere innovative tjenester
vedrørende transportformer og
trafikstyring og give forskellige brugere
mulighed for at blive informeret bedre og
gøre sikrere, bedre koordineret og mere
intelligent brug af transportnettet.***

Begrundelse

ITS er avancerede applikationer, som anvender informations- og kommunikationsteknologi (ikt) til transport og leverer innovative tjenester vedrørende transportformer og trafikstyring til forskellige brugere, som f.eks. rejsende, vejtrafikinfrastrukturbrugere og -operatører, vognparkadministratorer og beredskabstjenesteoperatører. Om end disse avancerede applikationer giver rejsende mulighed for at blive informeret bedre og gøre sikrere, bedre koordineret og mere intelligent brug af transportnettet, betyder det ikke, at de dermed bliver intelligente eller videregiver intelligens, da intelligens er en menneskelig egenskab.

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) Flere avancerede applikationer og samfundsmekanismer er blevet udviklet til forskellige transportformer, såsom jernbanetransport (ERTMS og TAF-TSI), søtransport og transport ad indre vandveje (LRITS, SafeSeaNet, VTMISS og RIS), lufttransport (SESAR) og landtransport, f.eks. transport af levende dyr.

Begrundelse

Ændringsforslaget har til formål at skitsere de applikationer, der er blevet udviklet eller indført for forskellige transportformer – ERTMS og TAF-TSI for jernbanetransport, LRITS, SafeSeaNet og VTMISS for søtransport, River Information System for transport ad indre vandveje og SESAR for lufttransport – og til at fremhæve, at der ikke er nogen tilsvarende sammenhængende europæisk ramme for vejtransporten.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Køretøjer, som overvejende drives af historisk interesse, og som oprindeligt var registreret og/eller typegodkendt og/eller taget i brug inden ikrafttrædelsen af dette direktiv og dets gennemførelsesforanstaltninger, bør ikke

*være omfattet af bestemmelserne og
procedurerne i dette direktiv.*

Begrundelse

Eftermontering af ITS-systemer ville være praktisk og teknisk umuligt for mange historiske køretøjer. Disse køretøjer bør derfor undtages fra kravene i dette direktiv.

Ændringsforslag 4

**Forslag til direktiv
Betragtning 8 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

8a Det er nødvendigt for eftertiden at sikre interoperabiliteten mellem de applikationer og tjenester, som tilvejebringes af ITS-udbygningen, og som, hvor det måtte være relevant, omfatter bagudkompatibilitet for ITS-applikationer og -tjenester.

Begrundelse

Det er væsentligt at sikre interoperabilitet for ITS i EU, herunder bagudkompatibilitet for ITS-applikationer og -tjenester, hvilket er af afgørende betydning for en sammenhængende og effektiv ITS-udbygning.

Ændringsforslag 5

**Forslag til direktiv
Betragtning 12**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(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.

(12) For ITS-applikationer og -tjenester, der kræver nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, bør der benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, **såsom *Dedicated Short Range Communication (DSRC)***, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau.

Begrundelse

De nødvendige data til sekundære telematikapplikationer kan genereres ved brug af eksisterende og gennemprøvet teknologi, såsom "Dedicated Short Range Communication", som er udtrykkeligt defineret som en af tre grundlæggende teknologier i direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet. DSRC har ingen negative sider eller begrænsninger i forhold til GPS/GNSS og muliggør indsamling af differentierede data, der afspejler en række faktorer såsom emissionsklasse og dimensioner for køretøjet, antal tilbagelagte kilometer, tidspunktet på dagen osv. Dette bør under alle omstændigheder præciseres.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Artikel 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

Ved dette direktiv opstilles der en ramme for koordineret **og sammenhængende** ibrugtagning og anvendelse af intelligente transportsystemer, **herunder interoperable ITS**, i Fællesskabet og for udvikling af de dertil krævede specifikationer.

Begrundelse

Den manglende effektive udbygning af ITS i EU skyldes ikke kun mangel på en koordineret udvikling på EU-plan, men ligeledes en usammenhængende tilgang til ITS-applikationer fra forskellige aktørers side. Interoperabiliteten udgør en hjørnesteen med hensyn til at garantere en effektiv anvendelse af ITS-applikationer og -tjenester.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Artikel 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Det finder anvendelse på alle intelligente transportsystemer **for passagerer, køretøjer og infrastruktur samt deres interaktion** på **transportområdet, herunder mobilitet i byområder** og grænseflader til andre transportmåder.

Begrundelse

Direktivets anvendelsesområde bør udtrykkeligt definere, at ITS omfatter alle trafikanter, køretøjer og infrastruktur samt transport i byområder.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Anvendelsen af dette direktiv og af de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 4, berører ikke medlemsstaternes krav i relation til den offentlige orden og den offentlige sikkerhed.

Begrundelse

Det er nødvendigt at udelukke medlemsstaternes krav i relation til den offentlige orden og den offentlige sikkerhed fra direktivets anvendelsesområde.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv

Artikel 2 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(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

(a) "intelligente transportsystemer (ITS)": systemer, hvori der anvendes informations- og kommunikationsteknologi til støtte for vejtransport (herunder infrastruktur, køretøjer og brugere) **og trafik- og mobilitetsstyring** og for grænseflader til andre transportformer, **herunder multimodale interoperable billetsystemer**

Begrundelse

I definitionen af ITS bør ligeledes medtages systemer til trafikstyring. Multimodalitet vil bidrage til at gøre transporten mere effektiv. Hvis den anvendes på billetsystemer, kan den sikre tjenesteydelsernes kontinuitet.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv Artikel 2 – litra f

Kommissionens forslag

(f) "ITS-bruger": enhver bruger af ITS-applikationer eller -tjenester, herunder rejsende, vejtransportinfrastrukturbrugere og -operatører, vognparkadministratorer og operatører af beredskabstjenester

Ændringsforslag

(f) "ITS-bruger": enhver bruger af ITS-applikationer eller -tjenester, herunder rejsende, **bløde trafikanter**, vejtransportinfrastrukturbrugere og -operatører, vognparkadministratorer og operatører af beredskabstjenester

Begrundelse

Det er væsentligt, at direktivets anvendelsesområde også omfatter bløde trafikanter.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Artikel 2 – litra h a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ha) "bløde trafikanter": ikke-motoriserede trafikanter såsom fodgængere og cyklister samt motorcyklister og handicappede eller bevægelseshæmmede personer

Begrundelse

Det er nødvendigt at indsætte en definition til brug for bestemmelserne om bløde trafikanter.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Artikel 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ha) "minimumsniveauet for ITS-applikationer og -tjenester": det grundlæggende niveau for ITS-applikationer og tjenester, som er

uundværlige elementer i TEN-T

Begrundelse

Det er nødvendigt at definere minimumsniveauet for ITS-applikationer og -tjenester, der kan anvendes, implementeres og drives af alle medlemsstater. Uden denne definition er der ingen konkrete forpligtelser. Disse programmer og tjenester kan medfinansieres af EU. Præciseringen af minimumsniveauet for ITS-tjenester er nødvendig også for medlemsstaterne og interessenterne.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre koordineret ibrugtagning og anvendelse af interoperable ITS-applikationer og -tjenester i Fællesskabet.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre koordineret ibrugtagning og anvendelse af **effektive** interoperable ITS-applikationer og -tjenester i Fællesskabet.

Begrundelse

Medlemsstaterne bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre koordineret ibrugtagning og anvendelse af effektive interoperable ITS-applikationer og -tjenester i Fællesskabet.

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Hvor det er muligt, skal medlemsstaterne sikre bagudkompatibilitet for ITS-applikationer og -tjenester i Fællesskabet.

Begrundelse

Medlemsstaterne bør sikre interoperabilitet for ITS, hvilket er af afgørende betydning for en sammenhængende og effektiv ITS-udbygning. I denne henseende bør bagudkompatibilitet for ITS-applikationer og -tjenester ikke udelades, hvor dette er muligt i Fællesskabet.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv

Artikel 3 – stk. 2 – litra d a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(da) undgå at skabe geografisk opsplitting og manglende kontinuitet.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv

Artikel 3 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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.

3. Til ITS-applikationer og –tjenester, der kræver global, kontinuerlig, nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelse, benyttes satellitbaseret infrastruktur eller enhver anden teknologi, **såsom DSRC**, som tilbyder et tilsvarende præcisionsniveau.

Begrundelse

De nødvendige data til sekundære telematikapplikationer kan genereres ved brug af anden eksisterende og gennemprøvet teknologi, såsom "Dedicated Short Range Communication", som er udtrykkeligt defineret som en af tre grundlæggende teknologier i direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet. DSRC har ingen negative sider eller begrænsninger i forhold til GPS/GNSS og muliggør indsamling af differentierede data, der afspejler en række faktorer såsom emissionsklasse og dimensioner for køretøjet, antal tilbagelagte kilometer, tidspunktet på dagen osv. Dette bør under alle omstændigheder præciseres.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv

Artikel 3 – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 og 2 omhandlede foranstaltninger, **tager de hensyn til** principperne i bilag I.

4. Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 og 2 omhandlede foranstaltninger, **kræver de overholdelse af** principperne i bilag I.

Begrundelse

Det er væsentligt, at medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at kræve overholdelse af de fastsatte grundlæggende principper (effektivitet, lønsomhed, geografisk kontinuitet, interoperabilitet, udviklingstrin) med henblik på en behovsvurdering.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv

Artikel 3 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Medlemsstaterne skal tage hensyn til geografisk isolerede regioners morfologiske kendetegn og de afstande, der skal tilbagelægges for at nå dem, og om nødvendigt gøre undtagelser fra princippet om omkostningseffektivitet, jf. bilag I.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen definerer specifikationerne for ibrugtagning og anvendelse af ITS, **navnlig** inden for følgende prioriterede områder:

1. Kommissionen definerer specifikationerne for ibrugtagning og anvendelse af ITS inden for følgende prioriterede områder:

Begrundelse

De fire prioriterede områder, som svarer til de fire relevante foranstaltninger, som foreslås af Kommissionen i handlingsplanen for udbygning af ITS i EU, hvor der foreslås en lovgivningsmæssig tilgang med vedtagelse af gennemførelsesforanstaltninger i henhold til forskriftsproceduren med kontrol, bør afgrænses.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv

Artikel 3 a (ny)

Artikel 3a

1. Kommissionen fastlægger specifikationerne for den obligatoriske ibrugtagning og anvendelse af minimumsniveauet for ITS-applikationer og -tjenester, navnlig på følgende områder:

- a) tilrådhedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafik- og rejseinformation**
- b) data og procedurer for vederlagsfri tilrådhedsstillelse af generelle trafikinformationstjenester**
- c) harmoniseret indførelse af eCall i hele Europa**
- d) passende foranstaltninger vedrørende sikrede parkeringspladser til lastbiler og erhvervskøretøjer og om telematik-kontrollerede parkerings- og reservationssystemer.**

2. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 2.

Ændringsforslag 21

**Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)**

1a. Kommissionen fastlægger specifikationer for den nødvendige ibrugtagning og anvendelse af ITS ud over minimumsniveauet for ITS-applikationer og -tjenester i tilfælde af EF-medfinansieret opførelse eller vedligeholdelse af det transeuropæiske vejnet (TERN).

Begrundelse

Det er vigtigt, at nyt TERN-byggeri er "intelligent" fra starten. En konsekvensanalyse bør udarbejdes i forbindelse med den nødvendige ibrugtagning af ITS.

Ændringsforslag 22

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Specifikationer skal **bygge på** principperne i bilag I og som minimum omfatte de centrale elementer, som er fastlagt i bilag II.

Ændringsforslag

2. Specifikationer skal **overholde** principperne i bilag I og som minimum omfatte de centrale elementer, som er fastlagt i bilag II.

Begrundelse

Principperne i bilag I (effektivitet, lønsomhed, geografisk kontinuitet, interoperabilitet, udviklingstrin) er afgørende for en sammenhængende og effektiv udbygning af ITS i EU. Derfor bør Kommissionen sikre, at disse principper overholdes, når den foreslår og vedtager specifikationer for ITS i henhold til forskriftsproceduren med kontrol.

Ændringsforslag 23

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. For at sikre interoperabilitet og fordelingen af forpligtelser skal Kommissionen, om nødvendigt, supplere de centrale elementer, der er fastsat i bilag II med specifikationer for planlægning, gennemførelse og praktisk anvendelse af ITS-tjenester og fastlægge indholdet af tjenesterne og tjenesteudbyderes forpligtelser.

Begrundelse

The interoperability and liability issues are indentified as main (horizontal) obstacles for the ITS deployment. The amendment seeks to introduce provision for the adoption, where appropriate, additional specifications in order to address issues of interoperability and

apportionment of liabilities for the planning, implementation and operational use of the ITS services. In particular, rules on the ITS service providers should be adopted in order to ensure data protection, safety and continuity of services provided. These measures should be adopted with the RPS and will enable the safe, seamless and efficient operation of ITS services in EU.

Ændringsforslag 24

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2b. Specifikationer fastsætter endvidere, under hvilke betingelser medlemsstaterne – i samarbejde med Kommissionen – kan indføre supplerende regler for levering af disse tjenesteydelser på hele eller en del af deres område.

Begrundelse

Under hensyntagen til karakteren af den leverede tjenesteydelse og særlige lokale forhold kan medlemsstaterne vedtage særlige bestemmelser i henhold til artikel 3, f.eks. minimumsstandards for kvaliteten i forhold til situationen. Disse regler tager navnlig højde for særlige behov, som de regionale og lokale myndigheder har givet udtryk for. Gennemførelsen af disse forpligtelser kræver udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og Kommissionen, som i nogle tilfælde må oprette netværk for udveksling.

Ændringsforslag 25

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2c. Supplerende principper og/eller centrale elementer i udbudsbetingelserne, som der ikke er taget højde for i dette direktiv, bør indsættes i bilag I og/eller II i overensstemmelse med proceduren i artikel 251 i traktaten.

Begrundelse

Principperne om ibrugtagning af ITS, som omhandlet i artikel 3, og de centrale elementer i specifikationerne, som omhandlet i artikel 4, indeholder de grundlæggende bestemmelser i dette direktiv. Eventuelle yderligere elementer bør tilføjes til bilag I og II i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251 (fælles beslutningsprocedure).

Ændringsforslag 26

Forslag til direktiv

Artikel 4 – stk. 2 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2c. Kommissionen foretager en passende konsekvensanalyse forud for vedtagelsen af de specifikationer, der er nævnt i stk. 2a og 2b.

Begrundelse

Inden vedtagelse af specifikationerne bør Kommissionen foretage en konsekvensanalyse bestående af en omfattende cost-benefit-analyse af de gennemførelsesforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 4. Konsekvensanalysen vil behandle spørgsmål om yderligere økonomiske omkostninger, som skal bæres af de økonomiske aktører, og parametre vedrørende ITS' økonomiske cyklus.

Ændringsforslag 27

Forslag til direktiv

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. For det ITS-udstyr og de ITS-softwareapplikationer, som er omhandlet i stk. 1, skal de relevante specifikationer vedrørende ansvar formidles til de nationale organer, som er ansvarlige for typegodkendelse af det ITS-udstyr og de ITS-softwareapplikationer, som er omfattet af dette direktiv.

Begrundelse

Spørgsmålet om ITS-applikationernes og -tjenesternes ansvarlighed skal behandles, da det

udgør en af de vigtigste hindringer for effektiv udbygning af ITS. Denne bestemmelse vil hovedsagelig omfatte bærbart udstyr og infrastrukturudstyr.

Ændringsforslag 28

Forslag til direktiv

Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke nationale organer der er ansvarlige for typegodkendelsen af ITS-udstyr, **herunder og certificeringen af leverandører af ITS-software**, som er omfattet af dette direktiv. Kommissionen videregiver disse oplysninger til de øvrige medlemsstater.

Begrundelse

Typegodkendelse er hensigtsmæssig, for så vidt angår ITS-udstyr. Derimod forekommer det mere hensigtsmæssigt – med tanke på udviklingen inden for software – at medlemsstaterne certificerer leverandørerne.

Ændringsforslag 29

Forslag til direktiv

Artikel 5 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. ITS-udstyr og -software kan markedsføres og tages i brug, forudsat at det, når det installeres og vedligeholdes korrekt og anvendes til rette formål, ikke er til fare for personers sikkerhed og sundhed og miljøet i henhold til gældende fællesskabsret, og, i givet fald, personers ejendom.

Begrundelse

Når ITS-udstyr og -software markedsføres, bør det sikres, at det ikke er til fare for personers sikkerhed og sundhed og, i givet fald, ejendom. Dette er et generelt krav, der finder anvendelse på forskellige sektorer og produkter i EU.

Ændringsforslag 30

Forslag til direktiv Artikel 5 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3b. ITS-udstyr og -software formodes at opfylde de vedtagne specifikationer som omhandlet i artikel 4, hvis de er i overensstemmelse med de nationale standarder, der gennemfører de relevante nationale eller europæiske standarder i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester ¹.

¹ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37.

Begrundelse

Kommissionens forslag indeholder ikke udtrykkeligt reglerne for vedtagelse af tekniske specifikationer og standarder for ITS. Selv om der ikke bør være nogen begrænsning for vedtagelse af sådanne krav ved dette direktiv, er det nødvendigt at henvise til eksisterende procedurer, som gør det muligt for varer eller tjenesteydelser at kunne formodes at opfylde de harmoniserede standarder, der er vedtaget af de europæiske standardiseringsorganer: Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN), Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (Cenelec), Det Europæiske Institut for Telekommunikationsstandarder (ETSI).

Ændringsforslag 31

Forslag til direktiv Artikel 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 5a

***Det Stående Udvalg for Tekniske
Standarder og Forskrifter***

Finder en medlemsstat eller

Kommissionen, at de standarder, der er omhandlet i artikel 5, stk. 3 b, ikke fuldt ud opfylder de vedtagne specifikationer i artikel 4, indbringer den pågældende medlemsstat eller Kommissionen sagen for det stående udvalg, der er nedsat ved artikel 5 i direktiv 98/34/EF, med angivelse af begrundelsen. Udvalget afgiver en hastedtalelse.

På baggrund af nævnte udvalgs udtalelse underretter Kommissionen medlemsstaterne om, hvorvidt det er nødvendigt at tilbagekalde de pågældende standarder fra de i artikel 5 i dette direktiv anførte meddelelser.

Begrundelse

Ændringsforslaget sigter på at forbedre standardiseringen af ITS og vil give mulighed for at anvende det stående udvalg og proceduren i artikel 5 i direktiv 98/34/EF om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

Ændringsforslag 32

Forslag til direktiv Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sikrer, at **indsamling, opbevaring og** 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.

Begrundelse

Det er vigtigt at træffe foranstaltninger til at beskytte den enkeltes privatliv og sikre overholdelse af EF-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger, samtidig med at det sikres, at ITS-applikationerne og -tjenesterne fungerer hensigtsmæssigt.

Ændringsforslag 33

Forslag til direktiv

Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Med henblik på at sikre privatlivets fred opfordres der til at anvende anonyme oplysninger, hvor dette er muligt, til afvikling af ITS-applikationen og/eller -tjenesten:

Begrundelse

Det er vigtigt at træffe foranstaltninger til at beskytte den enkeltes privatliv og sikre overensstemmelse med EF-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger, samtidig med at det sikres, at ITS-applikationerne og -tjenesterne fungerer hensigtsmæssigt.

Ændringsforslag 34

Forslag til direktiv

Artikel 6 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b. Personoplysninger behandles kun, hvis behandlingen er nødvendig til afvikling af ITS-applikationen og/eller -tjenesten.

Begrundelse

Det er vigtigt at træffe foranstaltninger til at beskytte den enkeltes privatliv og sikre overholdelse af EF-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger, samtidig med at det sikres, at ITS-applikationerne og -tjenesterne fungerer hensigtsmæssigt.

Ændringsforslag 35

Forslag til direktiv

Artikel 6 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1c. Når der er tale om særlige kategorier af oplysninger som omhandlet i artikel 8 i direktiv 95/46/EF, skal disse oplysninger

kun behandles, når den registrerede person har givet sit udtrykkelige samtykke til behandlingen af de pågældende data på et kvalificeret grundlag.

Begrundelse

Det er vigtigt at træffe foranstaltninger til at beskytte den enkeltes privatliv og sikre overholdelse af EF-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger, samtidig med at det sikres, at ITS-applikationerne og -tjenesterne fungerer hensigtsmæssigt.

Ændringsforslag 36

Forslag til direktiv Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne skal **navnlig** sikre, at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab.

Ændringsforslag

Medlemsstaterne skal sikre, at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug, herunder ulovlig adgang, ændring eller tab, **og ikke anvendes til andre formål end dem, der er nævnt i dette direktiv.**

Begrundelse

Ændringsforslaget forbedrer databeskyttelsen. Individuelle ITS-brugere (se f.eks. "vognparkadministratorer", jf. artikel 2, litra f) må under ingen omstændigheder anvende ITS-ydelser til at kontrollere arbejdstagere.

Ændringsforslag 37

Forslag til direktiv Artikel 7

Kommissionens forslag

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,

Ændringsforslag

udgår

herunder ved supplerings af det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 2.

Begrundelse

Bilag I og II, dvs. principperne om ibrugtagning af ITS, som omhandlet i artikel 3, og de centrale elementer i specifikationerne, som omhandlet i artikel 4, er de grundlæggende bestemmelser i dette direktiv. Derfor bør bilagene ikke ændres gennem udvalgsproceduren i henhold til forskriftsproceduren med kontrol, og proceduren i traktatens artikel 251 – den fælles beslutningsprocedure – bør finde anvendelse.

Ændringsforslag 38

Forslag til direktiv

Artikel 7 a (ny) – stk. 1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 7a

1. Kommissionen udarbejder et årligt arbejdsprogram på grundlag af de centrale elementer, der er fastsat i bilag II til dette direktiv, første gang senest tre måneder efter ikrafttrædelsen af dette direktiv.

Begrundelse

Et arbejdsprogram er nødvendigt for på årsbasis at medtage gennemførelsesforanstaltningerne for de ITS-specifikationer, der skal vedtages. Dette vil muliggøre en sammenhæng mellem de centrale elementer i ITS og tidsfristerne for levering af resultater. Det første program om de centrale elementer for ibrugtagning af ITS bør vedtages senest tre måneder efter ikrafttrædelsen af dette direktiv.

Ændringsforslag 39

Forslag til direktiv

Artikel 7 a (ny) – stk. 2 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Kommissionen tager hensyn til resultaterne af det arbejde, der udføres af udvalg nedsat i overensstemmelse med andre fællesskabsretsakter, som vedrører

de forskellige områder af ITS, herunder den europæiske rådgivende ITS-gruppe, der henvises til i artikel 9.

Begrundelse

En generel forpligtelse til at tage højde for resultaterne af arbejdet fra relevante udvalg er etableret som led i andre EF-direktiver, -forordninger eller -beslutninger, f.eks. om elektroniske bompengesystemer, om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje, om typegodkendelse af motordrevne køretøjer eller TEN-T, der er nødvendige for at sikre en sammenhængende implementering og skabe synergier. I denne forbindelse ville arbejdet i den rådgivende gruppe for ITS være en værdifuld rettesnor ved udformningen af gennemførelsesforanstaltningerne.

Ændringsforslag 40

Forslag til direktiv

Artikel 7 a (ny) – stk. 3 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Kommissionen sikrer, i tæt samarbejde med medlemsstaterne, at ibrugtagningen af ITS generelt er i overensstemmelse med og komplementerer andre relevante fællesskabspolitikker, -programmer og -aktioner.

Begrundelse

Kommissionen bør sikre, i tæt samarbejde med medlemsstaterne, at ibrugtagningen af ITS er i overensstemmelse med og komplementerer andre EF-politikker og -initiativer, hvilket vil øge synergien og effektiviteten af EF-politikkerne.

Ændringsforslag 41

Forslag til direktiv

Artikel 7 a (ny) – stk. 4 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4. Kommissionen samarbejder aktivt med europæiske og internationale standardiseringsorganer om de bestemmelser, der er fastsat i bilag I og II.

Begrundelse

Der er behov for at behandle spørgsmål i tilknytning til samarbejdet med internationale organisationer på området for ITS og standardisering.

Ændringsforslag 42

Forslag til direktiv

Artikel 7 a (ny) – stk. 5 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5. Kommissionen handler efter proceduren i artikel 8, stk. 1a, i forbindelse med:

- a) vedtagelse og ændring af de årlige arbejdsprogrammer***
 - b) fastsættelse af prioriterede områder for det internationale samarbejde.***
- Det årlige arbejdsprogram og de prioriterede områder for det internationale samarbejde skal offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.***

Begrundelse

Dette ændringsforslag indfører forskriftsproceduren for beslutninger i relation til det årlige program og de prioriterede områder for det internationale samarbejde. Begge afgørelser skal offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende for at sikre information til alle berørte parter og gennemsigtighed om resultaterne af indførelsen af ITS.

Ændringsforslag 43

Forslag til direktiv

Artikel 7a (ny) – stk. 6 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6. I overensstemmelse med forskriftsproceduren med kontrol i artikel 8, stk. 2, skal Kommissionen senest seks måneder efter ikrafttrædelsen af dette direktiv vedtage et arbejdsprogram med målsætninger og frister for gennemførelsen af bilag II.

Kommissionen rapporterer hvert år til Europa-Parlamentet og Rådet **om gennemførelsen af dette program og foreslår eventuelt de nødvendige tilpasninger.**

Begrundelse

Bilag II ordner ikke prioriteterne efter betydning og definerer heller ikke tidsfristerne for deres gennemførelse. Det er derfor nødvendigt, at Kommissionen sammen med ITS-udvalget fastsætter målsætninger og en tidsplan for gennemførelsen. Arbejdsprogrammet kan kræve tilpasninger, navnlig i betragtning af den teknologiske udvikling og fremskridt i arbejdet. Det er derfor nødvendigt at give mulighed for en regelmæssig revision af arbejdsprogrammet.

Ændringsforslag 44

**Forslag til direktiv
Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

Begrundelse

Ændringsforslaget indfører henvisninger til direktivet i forbindelse med forskriftsproceduren (afgørelse 1999/468/EF) for beslutninger om det årlige program og de prioriterede områder for det internationale samarbejde. Perioden for ret til indsigt (droit de regard) foreslås sat til tre måneder.

Ændringsforslag 45

**Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Kommissionen sikrer, at repræsentanterne i den europæiske rådgivende gruppe for ITS er kompetente, og at de industrisektorer og brugere, som er berørt af de foranstaltninger, der eventuelt vil blive foreslået af

Kommissionen på grundlag af dette direktiv, er repræsenteret i tilstrækkeligt omfang i gruppen.

Begrundelse

Kommissionen bør støtte, at de parter, der er berørt af ITS, er repræsenteret i tilstrækkeligt omfang i den europæiske rådgivende gruppe for ITS.

Ændringsforslag 46

**Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 1 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1b. Den europæiske rådgivende gruppe for ITS opfordres til at afgive en teknisk udtalelse om udarbejdelsen af specifikationer i artikel 4.

Begrundelse

Direktivet bør gøre det muligt for den europæiske rådgivende gruppe for ITS at afgive udtalelser om Kommissionens udkast til specifikationer i artikel 4.

Ændringsforslag 47

**Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 1 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1c. Arbejdet i den europæiske rådgivende gruppe for ITS skal udføres på en gennemsigtig måde.

Begrundelse

Arbejdet i den europæiske rådgivende gruppe for ITS skal være præget af gennemsigtighed og åbenhed.

Ændringsforslag 48

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Kommissionen rapporterer hvert **andet** år til Europa-Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag

4. Kommissionen rapporterer hvert **halve** år til Europa-Parlamentet og Rådet **om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af dette direktiv, ledsaget af en analyse af, hvordan de regler, der er fastsat i bilag I og II, fungerer, og den skal vurdere behovet for at ændre dette direktiv.**

Kommissionen rapporterer hvert halve år til Europa-Parlamentet og Rådet, navnlig om status for finansiering, og om nødvendigt skal Kommissionen fremsætte et forslag om det økonomiske grundlag for gennemførelsen af minimumsniveauet for ITS-applikationer og tjenester.

Begrundelse

Rapporterne til Europa-Parlamentet og Rådet bør eksplicit omfatte status for gennemførelsen af ITS samt en analyse om, hvordan de regler, der er fastsat i bilag I og II, fungerer, og den skal vurdere behovet for at ændre dette direktiv. Det vil gøre det muligt bedre at overvåge og identificere de vigtigste fremskridt og kontrollere gennemførelsen af direktivets mål og forberede mulig indgriben på grundlag af en forsvarlig evaluering. Finansieringen af minimumsniveauet for ITS-tjenester er et afgørende spørgsmål. Kommissionen bør aflægge rapport om dette spørgsmål regelmæssigt.

Ændringsforslag 49

Forslag til direktiv
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den **[12 måneder efter direktivets ikrafttrædelse]**. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende

bestemmelser og dette direktiv.

bestemmelser og dette direktiv.

Begrundelse

En periode på 24 måneder er for lang en gennemførelsesperiode.

Ændringsforslag 50

Forslag til direktiv

Bilag I - litra a

Kommissionens forslag

(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)

Ændringsforslag

(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 **samt håndtere spørgsmål vedrørende bløde trafikanter**)

Begrundelse

Det er væsentligt under vurderingsbehovene at medtage spørgsmål, der vedrører bløde trafikanter, herunder bevægelseshæmmede.

Ændringsforslag 51

Forslag til direktiv

Bilag I – litra c

Kommissionens forslag

c) Geografisk kontinuitet – evnen til at sikre en ubrudt tjeneste i hele EU, især i det transeuropæiske transportnet

Ændringsforslag

c) Geografisk kontinuitet – evnen til at sikre en ubrudt tjeneste i hele EU **og ved de ydre grænser**, især i det transeuropæiske transportnet

Begrundelse

At være i stand til at bruge ITS-applikationer og -tjenester ved EU's ydre grænser er næsten lige så vigtigt som inden for EU. Grænseoverskridende samarbejde er nødvendigt både på det administrative og det tekniske plan.

Ændringsforslag 52

Forslag til direktiv
Bilag I – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) Intermodalitet – overflytning af godstransport fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så effektive som muligt.

Begrundelse

Direktivets anvendelsesområde skal gælde for alle former for ITS inden for vejtransport og grænseflader til andre transportformer. Det er derfor afgørende også at indsatte intermodalitet i direktivets principper for ibrugtagning af ITS.

Ændringsforslag 53

Forslag til direktiv
Bilag II – punkt 2 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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.

b) Definition af de nødvendige foranstaltninger til at anvende innovative ITS-teknologier (radiofrekvensidentifikation (RFID), **DSRC** 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, **DSRC** og/eller Galileo/EGNOS) i trafikstyringsværktøjer og –centre.

Begrundelse

Integrationen af positionsbestemmelser baseret på DSRC er faktisk allerede gennemført i trafikstyringsværktøjer og –centre og bør derfor udtrykkeligt nævnes.

Ændringsforslag 54

Forslag til direktiv
Bilag II – punkt 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) Definitionen af de nødvendige foranstaltninger for at sikre gnidningsfri ITS-tjenester inden for Fællesskabet og ved de ydre grænser.

Begrundelse

At være i stand til at bruge ITS-applikationer og -tjenester ved EU's ydre grænser er næsten lige så vigtigt som inden for EU. Grænseoverskridende samarbejde er nødvendigt både på det administrative og det tekniske plan.

Ændringsforslag 55

Forslag til direktiv
Bilag II – del 3 – litra b a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ba) Fastlæggelse af foranstaltninger for at garantere sikkerheden for bløde trafikanter ved anvendelse af mobilitetsstyringssystemer for tjenesteudbydere og brugere og indførelse af førerstøttesystemer (Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) og MMI.

Ændringsforslag 56

Forslag til direktiv
Bilag II – del 4 – litra b – led 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Definition af et regelsæt om brugergrænsefladen med henblik på at behandle ansvarsspørgsmålene og sørge for en mere pålidelig tilpasning af ITS' funktionssikkerhedssystemer til menneskelig adfærd

BEGRUNDELSE

Kommissionens forslag til et direktiv om fastlæggelse af rammer for udbygning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejtransportområdet samt etablering af kontakthflader med andre transportformer¹ har til formål at sikre tværnational udbygning af ITS-applikationer og harmoniserede grænseoverskridende tjenester for trafik- og rejseinformation og trafikstyring.

ITS er avancerede applikationer, som anvender informations- og kommunikationsteknologi (IKT) til transport og leverer innovative tjenester vedrørende transportformer og trafikstyring til forskellige brugere, som f.eks. rejsende, vejtrafikinfrastrukturbrugere og -operatører, vognparkadministratorer og beredskabstjenesteoperatører.

ITS-applikationerne har vist sig at være effektive, idet de gør transporten mere effektiv og sikker og samtidig bidrager til det politiske mål om at gøre transporten renere. Fordelene for brugerne og for infrastrukturen i Europa er imidlertid ikke optimeret.

I konsekvensanalysen af ITS-direktivet² beskriver Kommissionen de tiltagende udfordringer, som transportpolitikken står over for: Overbelastningen af vejnettet andrager årligt et gennemsnit på 1 % af EU's BNP, antallet af trafikdræbte udgør stadig 42.953 (2006), langt over den mellemliggende målsætning om at reducere tallet til 25.000 inden 2010, og CO₂-emissioner fra vejtransport udgør 72 % af de samlede transportrelaterede CO₂-emissioner.

Kommissionen bemærker navnlig, at udviklingen af ITS går langsommere end forventet, og at tjenesterne udbygges i brudstykker, hvilket har frembragt et lappeværk af nationale, regionale og lokale løsninger, hvilket bringer det indre markeds integritet i fare. De områder, hvor Kommissionen udpeger de største hindringer for understøtningen af ITS, er mangel på interoperabilitet og effektivt samarbejde mellem de berørte parter samt uløste datasikkerheds- og ansvarsspørgsmål.

Med henblik på at sætte skub i den koordinerede udbygning af ITS og tackle hindringerne for udviklingen af ITS foreslår Kommissionen et direktiv som et lovgivningsinstrument, der er i overensstemmelse med proportionalitets- og nærhedsprincippet.

Målsætninger

Forslaget har til formål at etablere de nødvendige mekanismer til fremhjælpning af ITS-applikationer og -tjenester til vejtransport og deres indbyrdes forbindelser med andre transportformer.

Forslaget fastlægger forpligtelser for medlemsstaterne til sikring af en koordineret udbygning og anvendelse af interoperable ITS-applikationer og -tjenester. Det foreslås, at medlemsstaternes ITS-udbygning skal tage højde for de centrale principper – effektivitet, lønsomhed, geografisk kontinuitet og interoperabilitet, udviklingstrin – som er fastsat i bilag

¹ KOM(2008) 0887.

² SEK (2008)3083 og SEK(2008)3084.

(I).

Fælles specifikationer

Det er vigtigt at understrege sammenhængen mellem direktivet om ITS og handlingsplanen for udbygning af ITS i EU, eftersom gennemførelsen af prioriterede områder i handlingsplanen ved gennemførelsesforanstaltninger er fastsat udtrykkeligt (artikel 4).

Vedtagelsen af fælles specifikationer ved gennemførelse af foranstaltninger på EU-plan gennem et europæisk ITS-udvalg i henhold til forskriftsproceduren med kontrol omfatter navnlig fire prioriterede områder:

1. Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata
2. Kontinuitet i ITS-tjenester for trafikstyring og godshåndtering i europæiske transportkorridorer og byområder
3. Færdselssikkerhed og ITS-sikkerhedsapplikationer
4. Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen.

De fire prioriterede områder, for hvilke der tilvejebringes fælles specifikationer, er identiske med fire af de seks tiltag, der er foreslået i handlingsplanen. Deres hovedelementer er angivet i et bilag (II).

Det foreslås, at den gensidige anerkendelse af typegodkendelse, som udstedes af de nationale organer, skal omfatte vejinfrastrukturrelateret udstyr og software (artikel 5). Direktivet henviser til rammedirektiverne om datasikkerhed og databeskyttelse, der har til formål at sikre privatlivets fred og sikkerheden (artikel 6). Det foreslås ligeledes at etablere en europæisk rådgivende gruppe for ITS, som skal rådgive Kommissionen.

Ordførerens holdning

Direktivet er et hensigtsmæssigt lovgivningsinstrument, som fremmer ITS i EU på en mere koordineret og sammenhængende måde.

Der er et klart behov for at sikre mere interoperable ITS-applikationer og -tjenester i EU, herunder bagudkompatibilitet, hvor dette er muligt. Information til alle rejsende og for alle transportformer virker fremmende for samordnet modalitet, og det er væsentligt at skabe et mere konkurrencedygtigt og effektivt transportinfrastrukturmiljø. Der skal sikres sammenhæng mellem de erfaringer, som opnås af de berørte parter samt via handlingsplanen og standardiseringsarbejdet.

Så længe der ikke rejses tvivl om behovet for en lovgivningsmæssig tilgang til ITS-udbygningen, bør indholdet af gennemførelsesspecifikationerne afgrænses. Med hensyn til databeskyttelse er det nødvendigt at tage højde for anvendelsen af anonyme data og brugernes samtykke samt at tage højde for respekten for privatlivets fred på et tidligt tidspunkt i udformningen af ITS.

Ansvarsspørgsmål skal behandles, ved at eksperter på området og fra alle berørte parter involveres i behørigt omfang. Der er ligeledes behov for at finde en hensigtsmæssig balance mellem de berørte parter, som er repræsenteret i den europæiske rådgivende gruppe for ITS,

med henblik på at tilvejebringe en mere formel rådgivningsrolle og større gennemsigtighed.

Med henblik på at forbedre sikkerheden for bløde trafikanter skal de relevante rammer for brugergrænsefladen styrkes yderligere i de tiltag, der fastsættes i de fælles specifikationer.

PROCEDURE

Titel	Intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og samspillet med andre transportformer	
Referencer	KOM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD)	
Dato for høring af EP	16.12.2008	
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 13.1.2009	
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 13.1.2009	
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ITRE 19.1.2009	
Ordfører Dato for valg	Anne E. Jensen 8.12.2008	
Behandling i udvalg	17.2.2009	30.3.2009
Dato for vedtagelse	31.3.2009	
Resultat af den endelige afstemning	+: 32 -: 2 0: 0	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Elisabeth Schroedter	
Dato for indgivelse	3.4.2009	