

DIRECTIVE 2010/40/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2010/40/EF**

**av 7. juli 2010**

**om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt med andre transportsystemer**

EUROPAPARLAMENTET OG R • DET 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 <sup>(1)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen<sup>(2)</sup>, 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) Løsningen 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 programmer som, uten at de inneholder intelligens som sådan, har som mål å tilby nyskapende tjenester for trafikkstyring og ulike transportsystemer og sette ulike brukere i stand til å bli bedre informert, og til å bruke transportnettene på en sikrere, mer koordinert og «smartere» måte.

---

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

<sup>(2)</sup> 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).

- 4) ITS integrerer telekommunikasjon, elektronikk og informasjonsteknologi med transportteknologi med sikte på planlegging, utforming, drifting, vedlikehold og styring av transportsystemer. Anvendelsen av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i veitransportsektoren og denne sektorens grensesnitt med andre transportsystemer 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 det indre markedes virkemåte samt føre til økt konkurransevne og sysselsetting. Anvendelsen av ITS bør imidlertid ikke berøre saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.
- 5) Framskritt i forbindelse med anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi på andre transportsystemer bør nå overføres til veitransportsektoren og utviklingen av denne, særlig med sikte på å sikre større integrasjon mellom veitransport og andre transportsystemer.
- 6) Noen medlemsstater har allerede innført nasjonale anvendelser av disse teknologiene i veitransportsektoren. Anvendelsen er imidlertid fortsatt ufullstendig og ukoordinert og kan ikke sørge for ITS-tjenestenes geografiske kontinuitet i hele unionen og ved unionens ytre grenser.
- 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 investeringer.
- 8) Når en rettsakt er vedtatt som angitt i artikkel 6 nr. 2 annet ledd i dette direktiv, bør annen setning 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 tilgjengelig for alle brukere og alle program- og tjenestetilbydere uten forskjellsbehandling.
- 12) Innføring og bruk av ITS-programmer 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 beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger<sup>(3)</sup>, og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og

---

<sup>(3)</sup> EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon)<sup>(4)</sup>.

- 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-programmer og -tjenester bør Kommisjonen eventuelt konsultere 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-programmer 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<sup>(5)</sup>.
- 15) I relevante tilfeller bør spesifikasjonene inneholde detaljerte bestemmelser for fastsettelse av framgangsmåten for samsvarsvurdering av komponenter eller vurdering av komponentenes egnethet for bruk. De nevnte bestemmelsene bør baseres på europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter<sup>(6)</sup>, særlig med hensyn til modulene for de ulike fasene av framgangsmåtene for samsvarsvurdering. I europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF<sup>(7)</sup> er det allerede fastsatt en ramme for typegodkjenning av motorvogner og deres deler eller tilhørende utstyr, og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF<sup>(8)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF<sup>(9)</sup> 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 vært dobbeltarbeid å innføre samsvarsvurdering av utstyr og programmer 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.
- 16) For ITS-programmer 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, som f.eks. fastsatt i rådsforordning (EF) nr. 1/2005 av 22. desember 2004 om vern av dyr under transport og tilknyttet virksomhet<sup>(10)</sup> og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 683/2008 av 9. juli 2008 om den videre gjennomføring av de europeiske satellittnavigasjonsprogrammene (EGNOS og Galileo)<sup>(11)</sup>.
- 17) Nyskapende teknologier som f.eks. radiofrekvensidentifikasjonsutstyr (RFID-utstyr) eller EGNOS/Galileo bør benyttes ved realisering av ITS-programmer, særlig med sikte på lokalisering og sporing av gods langs den anvendte ruten og på tvers av transportsystemer.
- 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 interessentene 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 tillagt Kommisjonen<sup>(12)</sup>, fortsatt anvendelse, med unntak av framgangsmåten med

<sup>(4)</sup> EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

<sup>(5)</sup> EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90.

<sup>(6)</sup> EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82.

<sup>(7)</sup> EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

<sup>(8)</sup> EFT L 124 av 9.5.2002, s. 1.

<sup>(9)</sup> EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1.

<sup>(10)</sup> EUT L 3 av 5.1.2005, s. 1.

<sup>(11)</sup> EUT L 196 av 24.7.2008, s. 1.

<sup>(12)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

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 gjør egnede konsultasjoner, herunder på sakkyndignivå.
- 22) For å garantere en koordinert tilnærming bør Kommisjonen sørge for at det er sammenheng mellom virksomhetene til komiteen nedsatt ved dette direktiv, og virksomhetene til komiteen nedsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkingsevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet<sup>(13)</sup>, komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport<sup>(14)</sup>, 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)<sup>(15)</sup>.
- 23) Ettersom målene for dette direktiv, som er å sikre koordinert 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 i 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 koordinert og sammenhengende innføring og bruk av intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, særlig på tvers av medlemsstatenes landegrenser, 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-programmer og -tjenester for veitransport og disse programmene og tjenestenes grensesnitt mot andre transportsystemer, med forbehold for saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

#### *Artikkel 2*

##### **Prioriterte områder**

1. I dette direktiv skal følgende anses som prioriterte områder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder:
  - I. best mulig bruk av vei-, trafikk- og reisedata,
  - II. kontinuitet av ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,
  - III. ITS-programmer for veisikkerhet,
  - IV. opprettelse av forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen.
2. Virkeområdet for de prioriterte områdene er angitt i vedlegg I.

#### *Artikkel 3*

##### **Prioriterte tiltak**

---

<sup>(13)</sup> EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.

<sup>(14)</sup> EFT L 370 av 31. 12.1985, s. 8.

<sup>(15)</sup> EUT L 108 av 25.4.2007, s. 1.

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

- a) innføring av reiseinformasjonstjenester for ulike transportsystemer på EU-plan,
- b) innføring av 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 innføring av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan,
- e) innføring av informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer,
- f) innføring av bestillingstjenester 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 transportsystemer,
- 2) «samvirkingsevne» den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- 3) «ITS-program» et praktisk verktøy for anvendelsen av ITS,
- 4) «ITS-tjeneste» framskaffelse av et ITS-program innenfor en veldefinert organisatorisk og driftsmessig ramme med sikte på å øke brukernes sikkerhet, effektivitet og komfort og/eller forenkle eller understøtte transporter og reiser,
- 5) «Tilbydere av ITS-tjenester» alle offentlige eller private tilbydere av en ITS-tjeneste,
- 6) «ITS bruker» alle brukere av ITS-programmer 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 bevegelsehemmede eller funksjonshemmede personer, eller personer med nedsatt orienteringsevne,
- 8) «flyttbar 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-programmer og -tjenester,
- 10) «arkitektur» begrepsmessig utforming som beskriver et gitt systems struktur, atferd og integrasjon i sine tilhørende 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 forskrift,
- 15) «trafikkdata» historiske data og sanntidsdata om veiens trafikkegenskaper,
- 16) «reisedata» standardopplysninger som f.eks ruteplaner for offentlige transportmidler, pliktig reiseinformasjon for ulike transportsystemer før og under reisen for å forenkle 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<sup>(16)</sup>.

#### *Artikkel 5*

#### **Innføring av ITS**

1. Medlemsstatene skal iverksette nødvendige tiltak for å sikre at spesifikasjonene vedtatt av Kommisjonen i samsvar med artikkel 6, anvendes på ITS-programmer 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 programmer 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 sørge for å samarbeide på de prioriterte områdene dersom ingen spesifikasjoner er vedtatt.

#### *Artikkel 6*

#### **Spesifikasjoner**

1. Kommisjonen 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. Kommisjonen skal ta sikte på å vedta spesifikasjoner for én eller flere av de prioriterte tiltakene innen 27. februar 2013.

Senest tolv måneder etter vedtakelsen av de nødvendige spesifikasjonene for et prioritert tiltak, skal Kommisjonen, 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. Så snart de nødvendige spesifikasjonene for de prioriterte tiltakene er vedtatt, skal Kommisjonen vedta spesifikasjoner som sikrer kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av ITS for andre tiltak på de prioriterte områdene.
4. Avhengig av området som dekkes av spesifikasjonen, 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 interessentenes prosedyremessige forpliktelser,
  - d) tjenestebestemmelser med beskrivelse av de ulike tjenestenivåene og innholdet i dem for ITS-programmene og -tjenestene.

---

<sup>(16)</sup> EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37.

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

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

#### *Artikkel 7*

##### **Delegerte rettsakter**

1. Kommisjonen 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 Kommisjonen 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 utvikles innenfor de prioriterte områdene og for de prioriterte tiltakene. For dette formål skal Kommisjonen, etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 15 og i samsvar med 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 i samsvar med 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-programmer 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-programmene og -tjenestene.



Med forbehold for direktiv 95/46/EF skal personopplysninger bare behandles dersom slik behandling er nødvendig for driften av ITS-programmene 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-programmer 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<sup>(17)</sup>, samt relevant nasjonal lovgivning.

#### *Artikkel 12*

##### **Utøvelse av delegeringen**

1. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene omhandlet i artikkel 7 skal tillegges Kommisjonen for en periode på sju år fra 27. august 2010. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om de delegerte 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 tillagt Kommisjonen i henhold til 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 den endelige beslutningen tas, og samtidig angi hvilke delegerte myndigheter som kan bli tilbakekalt, og de mulige årsakene 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 delegerte rettsaktene som allerede er trådt i kraft. Beslutningen skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

#### *Artikkel 14*

##### **Innvendinger mot delegerte rettsakter**

1. Europaparlamentet og Rådet kan reise innvending mot en delegert rettsakt innenfor en periode på to måneder fra meddelelsesdatoen.

På initiativ fra Europaparlamentet eller Rådet skal denne perioden utvides med to måneder.

---

<sup>(17)</sup> EFT L 210 av 7.8.1985, s. 29.

2. Dersom verken Europaparlamentet eller Rådet ved utløpet av den nevnte perioden har reist innvending mot den delegerte rettsakten, skal den offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* og tre i kraft på den datoen som er fastsatt der.

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

3. Dersom Europaparlamentet eller Rådet reiser innvending mot en delegert rettsakt, skal den ikke tre i kraft. Den institusjonen som reiser innvending, skal angi årsakene for å reise innvending mot den delegerte rettsakten.

#### *Artikkel 15*

##### **Komitéframgangsmåte**

1. Kommissjonen skal bistås av Den europeiske ITS-komiteen.
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 virksomheter 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 i samsvar med 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 Kommisjonen 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.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, 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 Kommisjonen 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*

##### **Mottakere**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 7. juli 2010.

*For Europaparlamentet*

*Formann*

J. BUZEK

*For Rådet*

*Formann*

O. CHASTEL

---

#### *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:

1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak (a)

Fastsettelse av nødvendige krav for å gjøre reiseinformasjonstjenester for ulike transportsystemer på EU-plan nøyaktige og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av landegrensene, på grunnlag av:

- tilgjengelighet av og mulighet for tilgang til eksisterende og nøyaktige veidata og sanntids trafikkdata brukt til reiseinformasjon for ulike transportsystemer, med forbehold for begrensninger med hensyn til sikkerhet og transportstyring, for tilbydere av ITS-tjenester,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og interessenter og aktuelle tilbydere av ITS-tjenester på tvers av landegrensene,

- rask oppdatering av tilgjengelige vei- og trafikkdata som relevante offentlige myndigheter og interessenter benytter til reiseinformasjon for ulike transportsystemer,
- rask oppdatering av reiseinformasjon for ulike transportsystemer, utført av tilbyderne av ITS-tjenester.

## 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, på grunnlag av:

- 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 tilbyderne av ITS-tjenester,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og interessenter og aktuelle tilbydere av ITS-tjenester på tvers av landegrensene,
- rask oppdatering av tilgjengelige vei- og trafikkdata som relevante offentlige myndigheter og interessenter bruker til sanntids trafikkinformasjon,
- rask oppdatering av sanntids trafikkinformasjon, utført av tilbyderne av ITS-tjenester.

## 3. Spesifikasjoner for prioritert 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 tilbydere av ITS-tjenester, på grunnlag av:

- tilgjengeligheten av eksisterende vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger) innsamlet av relevante offentlige myndigheter og/eller privat sektor, for tilbydere av ITS-tjenester,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom de relevante offentlige myndigheter og tilbyderne av ITS-tjenester,
- 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 -programmene som benytter de nevnte vei- og trafikkdataene, utført av tilbyderne av ITS-tjenester.

### 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, på grunnlag av:

- tilgjengelighet 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 interessenter 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, på grunnlag av:

- identifisering og bruk av en standardisert liste over sikkerhetsrelaterte trafikkhendelser («alminnelige trafikkmeldinger») som bør sendes vederlagsfritt til ITS-brukerne,

- «alminnelige trafikkmeldinger»s kompatibilitet og integreringen av dem i ITS-tjenester for sanntids trafikkinformasjon og reiseinformasjon for ulike transportsystemer.

– **Prioritert område II: Kontinuitet av ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,**

Spesifikasjonene og standardene for trafikk- og godsstyringstjenestenes kontinuitet og samvirkingsevne, særlig på TEN-T-nettet, skal inneholde:

1. *Spesifikasjoner for andre tiltak*

1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å utvikle en rammearkitektur for ITS i EU, som særlig tar for seg tjenestekontinuitet, ITS-relatert samvirkingsevne og spørsmål knyttet til ulike transportsystemer, herunder for eksempel samvirkende billettsystemer for ulike transportsystemer, 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 transportsystemer, på grunnlag av:

- forenkling av elektronisk utveksling av trafikkdata og -informasjon på tvers av landegrensene, og eventuelt på tvers av regioner eller mellom byer og områder mellom byer, mellom aktuelle informasjons-/kontrollsentraler og ulike interessenter,
- bruk av standardiserte informasjonsstrømmer eller trafikkgrensesnitt mellom relevante trafikkinformasjons-/kontrollsentraler og ulike interessenter.

1.3. Fastsettelse av nødvendige minstekrav til kontinuiteten av ITS-tjenester for styring av gods langs transportkorridorene og på tvers av ulike transportsystemer, på grunnlag av:

- forenkling av elektronisk utveksling av trafikkdata og -informasjon på tvers av landegrensene og eventuelt på tvers av regioner eller mellom byer og områder mellom byer, mellom aktuelle informasjons-/kontrollsentraler og ulike interessenter,
- bruk av standardiserte informasjonsstrømmer eller trafikkgrensesnitt mellom relevante trafikkinformasjons-/kontrollsentraler og ulike interessenter.

1.4. Fastsettelse av nødvendige tiltak i forbindelse med realiseringen av ITS-programmer (særlig lokalisering og sporing av gods langs den anvendte ruten og på tvers av transportsystemer) for godstransportlogistikk (eFreight), basert på:

- tilgjengelighet av relevante ITS-teknologier for utviklere av ITS-programmer og disses bruk av teknologiene,
- integrering av posisjonsbestemmelsesresultater i trafikkstyringsverktøy og -sentraler.

1.5. Fastsettelse av nødvendige grensesnitt for å sikre samvirkingsevne og kompatibilitet mellom ITS-arkitekturen for byer og den europeiske ITS-arkitekturen:

- tilgjengelighet av data for 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 byer for alle mulige transportsystemer,
- integrering av alle relevante data og all relevant informasjon i en enkelt arkitektur

– **Prioritert område III: ITS-programmer for trafikksikkerhet**

Spesifikasjonene og standardene for ITS-programmer for trafikksikkerhet skal inneholde:

1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak (d)

fastsettelse av nødvendige tiltak for et harmonisert tilbud av en samvirkende eCall-tjeneste på EU-plan, herunder:

- tilgjengelighet av de nødvendige kjøretøyinterne ITS-dataene som skal utveksles,
- tilgjengelighet av nødvendig utstyr i de nødansentralene som mottar dataene fra kjøretøyene,
- forenkling av den elektroniske datautvekslingen mellom kjøretøyene og nødansentralene.

## 2. Spesifikasjoner for prioritert tiltak (e)

Fastsettelse av nødvendige tiltak for å tilby ITS-baserte informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, særlig i tjeneste- og oppholdsrom, på grunnlag av:

- 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 bestillingstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer, på grunnlag av:

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

## 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 flyttbare innretninger for å støtte kjøringen og/eller transporten, samt sikkerheten av kommunikasjonssinnretningene i kjøretøyet.

4.2. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å gjøre alle relevante ITS-programmer sikrere og mer komfortable for myke trafikanter.

4.3. Fastsettelse av nødvendige tiltak for integrering 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: Opprettelse av forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen.**

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

### 1. Spesifikasjoner for andre tiltak

1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å integrere ulike ITS-programmer på en åpen plattform i kjøretøyet, på grunnlag av:

- identifisering av funksjonelle krav til eksisterende eller planlagte ITS-programmer,
- fastsettelse av en åpen systemarkitektur med angivelse av de funksjonaliteter 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-programmer 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), på grunnlag av:

- forenkling av utveksling av data eller informasjon mellom kjøretøyer, 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, 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-programmer og -tjenester skal skje på grunnlag av en behovsvurdering som omfatter alle aktuelle interessenter, og skal være i samsvar med følgende prinsipper. Disse tiltakene skal:

- a) **Være effektive** – gi et konkret bidrag til å løse de viktigste problemene vedrørende 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 oppnå et felles mål, uten å hindre utviklingen av nye teknologier,
  - g) **Respekttere eksisterende nasjonal infrastruktur og eksisterende nasjonale nettegenskaper** – ta høyde for ulikheter i transportnettets egenskaper, særlig med hensyn til trafikkomfanget og værforholdene langs veien,
  - h) **Fremme lik tilgang** – ikke hindre myke trafikanter i å få tilgang til ITS-programmer og -tjenester eller diskriminere dem i så måte,
  - 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 utnytting,
  - j) **Sørge for tids- og posisjonsbestemmelse av høy kvalitet** – bruke satellittbaserte infrastrukturer, eller eventuelt teknologier med tilsvarende presisjonsnivå, til ITS-programmer og -tjenester som krever verdensomspennende, kontinuerlige, nøyaktige og garanterte tjenester for tids- og posisjonsbestemmelse,
  - k) **Lette intermodalitet** – ta hensyn til koordineringen av ulike transportsystemer, der dette er aktuelt, når ITS innføres,
  - l) **Bevare sammenheng** – ta hensyn til eksisterende ITS-relevante regler, politikker og virksomheter i Unionen, særlig på standardiseringsområdet.
-