



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 149 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om intelligente transportsystemer
innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6.6	Om personvern	11
			6.7	Om tilsyn	11
2	Bakgrunnen for lovforslaget	5	7	Økonomiske og administrative	
2.1	Sannsynlige utviklingstrekk på ITS-området som begrunner en ny ITS-lov	6		konsekvenser	11
3	Generelt om høringen	7	8	Merknader til de enkelte	
				bestemmelsene	12
4	Gjeldende rett	7	Forslag til lov om intelligente transport-		
			systemer innenfor vegtransport m.m.		
5	Rettsstilstanden i andre land	8	(ITS-loven)		14
6	Forslag til ny lov	9	Vedlegg		
6.1	Høringsnotatet	9	1	Europaparlaments- og råds-	
6.2	Om behovet for en egen ITS-lov og valg av rammelov som form ...	9		direktiv 2010/40/EU av 7. juli	
6.3	Om lovens virkeområde	9		2010 om en ramme for innføring	
6.4	Om begrepsbruk og definisjoner	10		av intelligente transportsystemer	
6.5	Om krav til ITS-applikasjoner og tjenester	11		innen veitransport og for grense-	
				snitt mot andre transportformer	15



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 149 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. august 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag til ny lov om intelligente transportsystemer (ITS) innenfor vegtransport m.m. – heretter omtalt som ITS-loven. Loven skal gi hjemmel for å kunne sette krav til ITS-applikasjoner og tjenester innenfor vegtransport og for grensesnittet mot andre transportformer. Formålet med loven er å skape et hjemmelsgrunnlag for å sikre at ITS-applikasjoner og tjenester skal kunne fungere koordinert og sammenhengende nasjonalt og på tvers av grenser i EØS-området. Lovens virkeområde foreslås avgrenset mot saker som gjelder nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

Lovforslaget er utformet som en rammelov som kun inneholder generelle bestemmelser om ITS. Den gir forvaltningen v/departementet myndighet til å fastsette forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven. Loven gir også departementet myndighet til å utpeke en myndighet som kan føre tilsyn med at bestemmelser gitt i loven, eller med hjemmel i loven, oppfylles av aktuelle offentlige og private aktører. For øvrig består lovforslaget av definisjoner.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

Transportsektoren står ovenfor en rekke store utfordringer knyttet til bl.a. trafikksikkerhet, kapasitet, miljø og klima. For å løse disse utfordringene må transportsystemet moderniseres og økt bruk av ITS vil kunne være en viktig faktor i slike moderniseringsprosesser.

ITS er en samlebetegnelse for intelligente transportsystemer og tjenester. Med ITS menes her systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i vegsektoren, som infrastruktur, kjøretøy og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring. Hensikten med ITS er å påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling slik at man oppnår bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø/klima, tilgjengelighet og brukertilfredshet.

Det skjer en rask utvikling på ITS-området både nasjonalt og internasjonalt. I EU anerkjennes ITS som et viktig bidrag til å nå transportpolitiske mål og et eget direktiv om ITS ble vedtatt i EU i 2010 (Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer, heretter kalt ITS-direktivet). Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen 30. september 2011.

ITS-direktivet skisserer et rammeverk for innføring av ITS i Europa, definerer prosesser og gir EU-kommisjonen fullmakt til å utarbeide spesifikasjoner og standarder for å sikre kompatibilitet, samvirkningsevne og kontinuitet for ITS på tvers av landegrensene i EU. ITS-direktivets artikkel 2 angir de områdene av vegsektoren som EU har utpekt som de viktigste å få utarbeidet spesifikasjoner og standarder for:

- I. Best mulig bruk av vei-, trafikk- og reisedata,
- II. Kontinuitet av ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,
- III. ITS-applikasjoner for trafiksikkerhet, og
- IV. Forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen

Innenfor de prioriterte områdene angir artikkel 3 hvilke tiltak som skal være prioriterte og gjennomføres først:

- a) Multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan.
- b) Sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-plan.
- c) Data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell, sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne, dersom dette er mulig.
- d) Harmonisert tilbud av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan.
- e) Informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer
- f) Reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

ITS-direktivet innebærer i seg selv ingen forpliktelser for medlemslandene til å innføre spesifikke ITS-applikasjoner eller -tjenester. Direktivet sier imidlertid at *dersom* medlemsland innfører applikasjoner eller tjenester som faller innenfor de prioriterte områdene, jf. artikkel 3 i direktivet, så må disse følge de spesifikasjoner og standarder som EU-kommisjonen har utarbeidet i form av Kommissjonsdelegerte forordninger. Per i dag er det vedtatt slike spesifikasjoner for punktene b, c, d og e i listen over (Delegert Kommissjonsforordning (EU) nr. 305/2013, 885/2013, 886/2013 og 2015/962). De første tre er p.t. tatt inn i EØS-avtalen.

Samferdselsdepartementet har i særlovgivningen på vegtransportområdet ikke noen egnet lov hjemmel til å gjennomføre de nevnte forordningene i norsk rett. Forslaget til ny ITS-lov skal derfor gi en generell hjemmel for å kunne gjennomføre Kommissjonsdelegerte forordninger i norsk rett i form av forskrifter til loven. Krav til ITS-applikasjoner og tjenester basert på nasjonale ved-

tak, uavhengig av EU, skal også kunne gjennomføres i form av forskrifter til loven.

2.1 Sannsynlige utviklingstrekk på ITS-området som begrunner en ny ITS-lov

ITS har potensial til å løse flere problemstillinger i transportsektoren og kan bl.a. bidra til økt trafikk-sikkerhet, redusert trengsel på vegnettet, tilpasset trafikkregulering til aktuelle trafikkmengder og tilpasset trafikkregulering til en valgt prioritering mellom forskjellige transportformer. ITS kan videre bidra til en reduksjon av vegsektorens miljø- og klimapåvirkninger, integrere det enkelte kjøretøy i den samlede infrastrukturen, være grunnlag for nåværende og mulig fremtidige betalings- og avgiftssystemer, samt bidra til å skape et sammenhengende digitalt system for reiseplanlegging basert på sanntidsdata.

Med utgangspunkt i potensialet som ITS har til å nå transportpolitiske mål, mener departementet det er sannsynlig at det vil skje en økning i etterspørselen og anvendelsen av ITS i transportsektoren. Det forventes også en utvikling på ITS-området som sikrer bedre informasjonsflyt på tvers av transportformene, bl.a. for å understøtte intermodal godstransport. En slik utvikling vil kunne stille krav til både private og offentlige aktører. Departementet mener en slik utvikling taler for en egen ITS-lov. Det er videre sannsynlig at økt bruk av ITS i transportsektoren i framtiden ikke bare vil ha et transportteknisk formål, men også vil kunne dekke f.eks. sikkerhetsmessige, miljømessige og fiskale behov (vegprising/miljøsoner mv.). Dette tilsier også et behov for en egen ITS-lov, som basis for regulering av krav til ITS-applikasjoner og tjenester. Som et eksempel på en slik mulig utvikling kan det nevnes at et eventuelt framtidig vegprisingssystem til en viss grad vil være avhengig av etableringen av et digitalt vegnett. På basis av det digitale vegnettet kan det etableres navigasjonssystemer, hvor brukeren har mulighet for å se hvordan rutevalget vil påvirke tid og økonomi. Det vil videre kunne etableres systemer som muliggjør oppgjør for bruken av infrastrukturen, herunder veger, parkeringsplasser, ferger mv.

Det forventes også ytterligere lovregulering fra EU på ITS-området i framtiden. ITS-direktivet pålegger i dag ikke medlemsstatene i EU å innføre ITS-applikasjoner og tjenester. Imidlertid har EU-kommisjonen flere ganger signalisert at dersom implementeringen av ITS i den europeiske transportsektoren går for sakte kan det ventes at EU lanserer lovgivningsinitiativ som innebærer

obligatorisk innføring. Departementet mener ovennevnte utviklingstrekk begrunner behovet for en egen ITS-lov.

3 Generelt om høringen

Vegdirektoratet sendte 3 desember 2014 på høring et forslag om ny ITS-lov, på vegne av Samferdselsdepartementet. Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Finansdepartementet
Helse og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet

Fylkeskommunene

Avinor AS
Datatilsynet
Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi)
Direktoratet for nødkommunikasjon
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)
Jernbaneverket
Kommunesektorens organisasjon (KS)

Kystverket
Nasjonalt kompetansesenter for helsetjenestens kommunikasjonsberedskap (KoKom)

NSB
Politidirektoratet
Post- og teletilsynet
Vegtilsynet

Abelia
Bilimportørers Landsforening
Bransjeutvalget for bilbergere (BUB)
Falck Redning AS
Frie Bilimportøreres Forening
ICE Norge AS
IKT Norge
ITS Norge
Kongelig Norsk Automobilklub
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
Norges Automobil-Forbund
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Taxiforbund
Norpark
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Transportarbeiderforbund
Ruter AS

Telenor Norge AS
Tele 2 Norge
Trygg Trafikk
Viking Redningstjeneste AS
Virke

20 høringsinstanser svarte på høringsnotatet. Av disse var det fem som uttrykte eksplisitt støtte til forslaget:

Norsk Transportarbeiderforbund
Norges Lastebileierforbund
Opplysningsrådet for veitrafikken
Vegtilsynet
Østfold fylkeskommune

Følgende instanser hadde realitetsmerknader:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Oslo kommune
Datatilsynet
Difi (direktoratet for forvaltning og IKT)
Direktoratet for nødkommunikasjon (DNK)
Nasjonalt kompetansesenter for helsetjenestens kommunikasjonsberedskap (KoKom)
Vegtilsynet
Gode Vegar AS
Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
NAF-Norges Automobil Forbund
NLF- Norges Lastebileier-Forbund
Norsk Transportarbeiderforbund
Opplysningsrådet for veitrafikken
Sintef

Blant høringsinstansene som hadde realitetsmerknad var det ingen som uttrykte motstand mot lovforslaget. Unntaket fra dette er Kongelig Norsk Automobilklubb, som mener lovteksten bør innarbeides som del av Vegtrafikkloven. KNA støtter imidlertid at det etableres en lovhemmel for ITS i Norge.

Følgende seks høringsinstanser hadde ikke merknader:

Helse og omsorgsdepartementet
Justisdepartementet

Oslo Kommune

Jernbaneverket
Kystverket
Politidirektoratet

4 Gjeldende rett

Det finnes andre EU-direktiv som regulerer bruken av visse typer data fra transportsektoren i

Norge. Nedenfor følger en kort omtale av disse, samt bestemmelsene i særlovgivningen i Norge som gjennomfører disse i norsk lov. Nevnte bestemmelser er imidlertid ikke utformet med tanke på å sikre ITS-direktivet et tilstrekkelig nasjonalt lovgrunnlag da ITS-direktivet har et virkeområde som går ut over ren dataformidling.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF om viderebruk av den offentlige sektors informasjon (PSI-direktivet) har som formål å sikre en minimumsharmonisering av nasjonale regler om viderebruk av offentlige dokumenter. PSI-direktivet er i Norge implementert gjennom offentliglova. I utgangspunktet gjelder direktivet alle dokumenter det offentlige har i sin besittelse, men både visse type dokumenter og visse sektorer er i utgangspunktet unntatt, som FoU, kulturinstitusjoner og allmennkringkastere. Noen typer data fra transportsektoren er omfattet av PSI-direktivet.

Noen typer data fra transportsektoren er også omfattet av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF om etablering av en infrastruktur for geografisk informasjon i Det europeiske fellesskap (INSPIRE-direktivet). INSPIRE-direktivet er i Norge implementert gjennom geodataloven. Direktivets formål er en sammenhengende infrastruktur for geografisk informasjon.

5 Rettstilstanden i andre land

I Sverige har man valgt å implementere ITS-direktivet gjennom en egen rammelov; Lag (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Rammeloven gjengir formålene i ITS-direktivet og definerer en rekke av de begrepene som er definert i direktivet. I likhet med direktivet, angir loven hvilke områder som er prioritert når det gjelder bruk av ITS-applikasjoner og -tjenester, samt hva som er prioriterte tiltak innenfor disse områdene. Loven inneholder videre en fullmaktsbestemmelse der regjeringen gis hjemmel til å fastsette utfyllende forskrifter til loven, samt å gjøre unntak fra loven.

Danmark har valgt en annen måte enn Sverige for å implementere ITS-direktivet. I lov om offentlige veje, som tilsvarer den norske vegloven, har man følgende bestemmelse i kapittel 12: Gjennomføring af internationale konventioner og EU-regler

§ 130. Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse eller anvendelse af internatio-

nale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende veje, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

Stk. 2. Transportministeren kan i forbindelse med udstedelse af regler efter stk. 1 fastsætte, at reglerne skal finde anvendelse på private veje.

Danmark har vedtatt ny veglov som trådte i kraft 1 juli 2015. Den gamle vegloven hadde likelydende bestemmelser i § 109.

I medhold av den opphevede veglov § 109 ble det den 16. januar 2012 fastsatt følgende:

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

I medfør af § 109 i lov om offentlige veje, jf. lov-bekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, samt efter bemyndigelse, fastsættes:

§ 1. Denne bekendtgørelse gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.

Stk. 2. Direktivet er optrykt i bekendtgørelsens bilag 1.

§ 2. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. februar 2012.

Nederland har implementert ITS-direktivet gjennom å supplere vegtrafikkloven (WegenVerkeersWet) med noen setninger som hjemler kommende delegerte rettsakter. Rettsaktene skal implementeres ved at ministeriet fastsetter nødvendige bestemmelser («ministerial decree»).

I Irland vil løsninger for implementering av de delegerte rettsaktene bli vurdert fra sak til sak. Løsningene kan i prinsippet omfatte både formelle regler, administrative beslutninger og frivillige løsninger. I de tilfellene det skulle bli valgt å utforme formelle regler, vil dette trolig gjøres ved å supplere gjeldende forskrifter, eller lage nye forskrifter.

Gjennomgangen av måten ulike land i EU har implementert ITS-direktivet på viser at de fleste har sørget for en form for sentral modell med enten en egen fullmaktslov eller en fullmaktsbestemmelse i en eksisterende lov. Alternativet med å tilpasse fullmaktsbestemmelser for hver enkelt forordning etter hvert som de vedtas og knyttet til ulike eksisterende lover (desentral modell) synes ikke å være dominerende.

6 Forslag til ny lov

6.1 Høringsnotatet

Høringsnotatet 3 desember 2014 inneholdt en beskrivelse av lovforslagets hovedinnhold, bakgrunnen for lovforslaget, beskrivelse av gjeldende rett og rettstilstanden på ITS-området i andre land, forhold som begrunner en ny ITS-lov, merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget, samt en beskrivelse av økonomiske, administrative og andre konsekvenser av lovforslaget. Nedenfor følger en oppsummering av høringsinnspillene og Samferdselsdepartementets kommentarer til disse.

6.2 Om behovet for en egen ITS-lov og valg av rammelov som form

6.2.1 Høringsinstansenes merknader

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) bemerker at dersom ITS-systemer skal brukes til flere formål enn transportmessige, f.eks. til sikkerhetsmessige, miljømessige og fiskale formål, vil det kunne få personvernkonsekvenser. Dersom slik bruk av ITS innebærer omfattende registrering av kjøremønster mv. mener KMD at dette bør fastsettes i lov med en klar og formålsrettet bestemmelse. KMD mener at det ikke er ønskelig med en vid fullmaktsbestemmelse til å fastsette forskrifter, slik som i lovforslaget.

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA) er enig i at det gis lovhjemmel for etablering av ITS, men ser ikke behov for egen ITS-lov. KNA mener at lovt teksten burde være en del av en større revisjon av vegtrafikkloven og innarbeides i denne.

6.2.2 Departementets vurderinger

Departementet påpeker at hovedhensikten med ITS-loven er å sikre gjennomføringen i norsk rett av ITS-direktivet. ITS-direktivet er et rammedirektiv, og departementet har derfor funnet det hensiktsmessig at loven som skal implementere dette utformes som rammelov. Departementet presiserer at loven i seg selv ikke setter krav til at ITS-applikasjoner- og tjenester skal tas i bruk eller innføres i Norge. Loven gir derimot et hjemmelsgrunnlag til å fastsette forskrifter som setter krav til ITS-applikasjoner- og tjenesters kompatibilitet, samvirksomhet og kontinuitet, *dersom* det er eller blir vedtatt at slike applikasjoner og tjenester skal tas i bruk.

Departementet har videre vurdert det slik at loven må ha en vid og generell fullmaktsbestemmelse, da den skal kunne gi hjemmel til å implementere både vedtatte og framtidige rettsakter knyttet til ITS-direktivet. Fullmaktsbestemmelsen må også kunne hjemle eventuelle framtidige forskrifter basert på nasjonale vedtak. Departementet bemerker at det vil bli tatt hensyn til innspillet fra KMD ved utarbeidelse av forskrifter hjemlet i loven, bl.a. ved tydelige bestemmelser om formål.

Departementet har vurdert hva som er den mest hensiktsmessige måten å implementere ITS-direktivet og tilknyttede rettsakter på. Det vil si om dette burde skje i form av en egen lov, eller eventuelt innarbeides i vegtrafikkloven og annet norsk regelverk. ITS-direktivet har et bredere virkeområde enn dagens vegtrafikklov. Implementering av ITS-direktivet kun i vegtrafikkloven er derfor ikke vurdert som aktuelt. Etter en samlet vurdering, og med tanke på framtidige forordninger og behov for lovhjemmel for nye ITS-tjenester, har departementet funnet det mest hensiktsmessig å lage en egen ITS-lov etter mønster fra den svenske rammeloven.

6.3 Om lovens virkeområde

6.3.1 Høringsinstansenes merknader

Vegtilsynet mener forslaget kunne vært tydeligere på hva som er lovens virkeområde og mener bl.a. at det er uklart hvilke veger, kjøretøy og trafikanter loven gjelder for. Det vises bl.a. til høringsnotatets definisjon av «veg» og merknaden til denne, hvor Vegtilsynet mener departementet ser ut til å ha avgrenset mot f.eks. gang- og sykkelveg. Vegtilsynet mener videre det er uklart hvordan myke trafikanter vil bli påvirket av loven og viser i den sammenheng til at ITS-direktivet har definert begrepet «ITS-bruker».

Difi påpeker at det i bestemmelsen står at «loven gjelder ikke for saker som gjelder nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn». Difi mener bestemmelsen kunne vært klarere utformet, og bl.a. spesifisert hva som ligger i begrensningen i lovens virkeområde. Difi mener dette kunne vært gjort f.eks. ved å innta en klar henvisning til annet lovverk som får forrang.

6.3.2 Departementets vurderinger

Departementet påpeker at ITS-loven utfra det virkeområdet som er angitt i § 2, ikke utelukker tjenester som også dekker andre transportfor-

mer og myke trafikanter på eller utenfor veg. Departementet har fjernet definisjonen av «veg» i lovutkastet fordi begrepet ikke er definert i ITS-direktivet og da det etter nærmere gjennomgang heller ikke anses å være nødvendig for forståelsen av lovens virkeområde. Departementet har også lagt inn en definisjon av begrepet «ITS-bruker» i § 3 for å skape større klarhet i hva som menes med begrepet.

Til *Difis* innspill om unntaket fra lovens virkeområde for saker som gjelder nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn viser departementet til at lovforslagets formuleringer tilsvarer den som er brukt i ITS-direktivets artikkel 1 nr. 3, og at dette er en tilstrekkelig avgrensning.

6.4 Om begrepsbruk og definisjoner

6.4.1 Høringsinstansenes merknader

Vegtilsynet påpeker at begrepet «vegtransport» er brukt i navnet på loven og andre steder i loven, mens det i § 1 i høringsnotatet sto «transport på veg». *Vegtilsynet* peker videre på at «vegtransport» ikke er definert, utover at det i § 3 a) står «...vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøy og brukere». I høringsnotatet var også begrepet «vegtrafikk» brukt og *Vegtilsynet* mener det er uklart hva som er forskjellen på vegtransport og vegtrafikk. *Vegtilsynet* påpeker at begrepet «motorvogn» var brukt i høringsnotatets definisjon av «veg» mens begrepet «kjøretøy» er brukt andre steder i loven og etterspør hvilken sammenheng disse begrepene har med begrepet «vegtransport». Videre mener *Vegtilsynet* at det er uklart hva som er forskjellen mellom begrepet «infrastruktur» i § 3 a) og «veginfrastruktur» i høringsnotatets definisjon av «vegdata».

Vegtilsynet viser også til at begrepet «operational instrument» fra ITS-direktivets definisjon av ITS-applikasjon i § 3 b) er oversatt til «praktisk verktøy» og mener definisjonen blir tydeligere hvis man bruker begrepet som den svenske oversettelsen av ITS-direktivet bruker: operativt/driftsmessig. *Vegtilsynet* viser til at man i § 3 c) har brukt begrepet «driftsmessig» for det som i den engelske versjonen av direktivet heter «operational».

SINTEF mener begrepet «ITS-program» slik det er brukt i bl.a. § 2 Virkeområde i lovutkastet som gikk på høring kan misforstås og ikke er i samsvar med bruken i det norske fagmiljøet. *SINTEF* mener det engelske begrepet «ITS application» på norsk blir kalt «ITS applikasjon», jf.

Språkrådet og mener lovteksten bør forandres i tråd med dette. Videre foreslår *SINTEF* en annen definisjon av begrepet «Intelligente transportsystemer» (ITS) enn den som er brukt i lovutkastets § 3 a) da *SINTEF* mener dette gir bedre språk og bedre får fram hensikten med ITS: «Intelligente transportsystemer er transportsystemer som anvender informasjons- og kommunikasjons-tjenester for å gjøre transportsystemene sikrere, mer effektive, miljøvennlige og tilgjengelige for alle brukere».

SINTEF foreslår videre en alternativ definisjon av «ITS-tjeneste» i § 3 c) hvor det sees hen til hvordan dette er definert i den europeiske ETSI-standarden som *SINTEF* skriver har blitt en av de viktigste plattformstandardene innenfor ITS. *SINTEF* foreslår også en alternativ definisjon av begrepet «grensesnitt» i § 3 d) og «samvirknings-evne» i § 3 e), samt å ta ut av loven definisjonen av begrepet «kontinuitet» da *SINTEF* mener denne ikke har noe spesiell betydning for loven.

6.4.2 Departementets vurderinger

Departementet kan ikke se at det skulle medføre uklarheter å bruke både begrepet «transport på veg» og «vegtransport» i lovteksten. Departementet mener det framgår av sammenhengen at dette betyr det samme. Merknaden tas likevel til følge og samme begrep brukes nå gjennomgående i lovteksten. I høringsnotatet var begrepet «vegtrafikkdata» definert og i denne sammenhengen ble ordet «vegtrafikken» brukt fordi det skal beskrive data knyttet til for eksempel antall kjøretøy, type kjøretøy, køer, mv. Begrepet «vegtransport» viser derimot til transportformen. Departementet viser til at også andre kjøretøy enn motorvogner, f.eks. sykkel, vil kunne ferdes på veger åpne for alminnelig ferdsel med motorvogn. Vegtransport kan tenkes å omfatte både motorisert og ikke-motorisert ferdsel på veg.

Til *Vegtilsynets* innspill om begrepene «infrastruktur» og «veginfrastruktur» viser departementet til at begrepet «veginfrastruktur» er begrenset til selve vegen, dens utstyr og egenskaper, mens «infrastruktur» er et videre begrep som inkluderer f.eks. elektroniske komponenter og baksystemer. Til innspillet om begrepene «praktisk verktøy» i § 3 b) og «driftsmessig» i § 3 c) så mener departementet det her er hensiktsmessig å ha en ulik oversettelse av ordet «operational» fra ITS-direktivet.

Departementet tar *SINTEF*s innspill om bruk av begrepet «ITS-program» til følge og

endrer begrepet «ITS-program» til «ITS-applikasjon». Til innspillet om alternativ definisjon av begrepet «intelligente transportsystemer» (ITS) i § 3 a) fastholder departementet den definisjonen som er brukt i lovforslaget da dette er definisjonen som er brukt i ITS-direktivet. Også for begrepet «ITS-tjeneste» ønsker departementet å fastholde den definisjonen som er brukt i ITS-direktivet. Det samme gjelder for begrepene «grensesnitt» og «samvirkningsevne». Når det gjelder begrepet «kontinuitet» viser departementet til at dette er brukt i ITS-direktivet og i lovtekstens § 4. Departementet har derfor beholdt definisjonen i lovteksten.

I høringsnotatet var begrepene «vegdata», «vegtrafikkdata» og «reisedata» definert i § 3, selv om begrepene ikke var brukt i loven ellers. Dette skyldtes en inkurie. Departementet har fjernet disse definisjonene fra forslaget til lovtekst, jf. lovmerknadene til § 3, hvor det framgår at bare de begrepene som er brukt i loven er definert.

6.5 Om krav til ITS-applikasjoner og tjenester

6.5.1 Høringsinstansenes merknader

Tittelen på § 4 i høringsnotatet var «Krav til bruk av ITS». Både *SINTEF* og *Vegtilsynet* mener tittelen var misvisende i forhold til innholdet i paragrafen. *Vegtilsynet* mente også at det er uklart hvilke krav som kan stilles til offentlige og private aktører.

6.5.2 Departementets vurderinger

Departementet har tatt innspillene fra *SINTEF* og *Vegtilsynet* til følge og endret tittelen på § 4 til «Krav til ITS-applikasjoner og tjenester». Til *Vegtilsynets* innspill om at det er uklart hvilke krav som skal stilles til offentlige og private aktører bemerker departementet at forslaget til ITS-lov er utformet som en rammelov hvor de enkelte bestemmelsene er gitt en overordnet generell karakter. De konkrete kravene som vil kunne stilles til offentlige og private aktører vil følge av forskrifter gitt med hjemmel i loven, f.eks. gjennom forskriftene som vil implementere de fire EU-forordningene nevnt under punkt 2.

6.6 Om personvern

6.6.1 Høringsinstansenes merknader

Fire høringsinstanser påpeker at bruk av ITS kan innebære utfordringer for personvernet. Blant

annet påpeker *Datatilsynet* og *Norges Automobil-Forbund (NAF)* at det er særdeles viktig at Norge i sitt lovgivningsarbeid legger betydelig vekt på personvernet når ITS-applikasjoner- og tjenester planlegges og utformes. *Datatilsynet* påpeker også at det alltid bør vurderes om formålet med en tjeneste kan oppnås ved anonyme opplysninger og om tjenester kan baseres på frivillighet. Videre framhever *Datatilsynet* særlig prinsippet om formålsbegrensning som viktig.

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) understreker betydningen av informasjonssikkerhet, og påpeker at krav til å ivareta informasjonssikkerhet er viktig også for andre forhold enn personopplysninger.

6.6.2 Departementets vurderinger

I lovteksten som ble sendt på høring lød § 4 annet ledd som følger:

Behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-programmer- og tjenester skal gjennomføres i samsvar med gjeldende personvernlovgivning.

Ettersom personvernlovgivningen gjelder i kraft av *lex specialis*, med mindre ITS-applikasjoner og tjenester positivt blir unntatt slik lovgivning, har departementet etter nærmere vurdering tatt bestemmelsen ut av lovteksten.

Departementet er enig i *Difis* innspill om betydningen av informasjonssikkerhet men ser ikke grunnlag for å innarbeide dette aspektet i loven som sådan.

6.7 Om tilsyn

6.7.1 Høringsinstansenes merknader og departementets vurdering

Vegtilsynet mente det var uklart hva som mentes med tittelen på høringsnotatets § 5 «Kontroll og tilsyn», når det i resten av paragrafen, i høringsutkastet, bare var tale om «kontroll».

Departementet tar innspillet fra *Vegtilsynet* til følge og har endret § 5 slik at bare begrepet «tilsyn» brukes gjennomgående.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Loven i seg selv innebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av nevneverdig betydning. Forslaget er en rammelov som inneholder hjemler til å gi utfyllende forskrifter. Disse

forskriftene vil i stor grad knytte seg til implementering av delegerede Kommisjonsforordninger gitt med hjemmel i ITS-direktivet, men loven kan også hjemle forskrifter basert på nasjonale vedtak.

Forskrifter hjemlet i loven, vil kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser for både offentlige og private aktører. Dette vil måtte avklares nærmere i forbindelse med gjennomføringen av de enkelte forordningene eller av nasjonale vedtak. Her må tjenestenes omfang fastlegges, samt hva som er påkrevet med hensyn til instrumentering og programvare.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 1 Lovens formål

Paragrafen tilsvarende formålsangivelsen i artikkel 1 i ITS-direktivet. Formålet er å sikre at innføring og bruk av ITS skal fungere koordinert og sammenhengende innen EØS-området. Formålsbestemmelsen skal også sikre innføringen av eventuelle nasjonale krav og er derfor gitt en vid og generell utforming. Se også § 2 som omhandler lovens virkeområde.

Til § 2 Virkeområde

Paragrafen angir virkeområdet for loven og tilsvarende angivelsen av virkeområdet i artikkel 1 i ITS-direktivet. EØS-området omfatter Norge med unntak av Svalbard, jf. EØS-loven § 6 og protokoll 40 til EØS-avtalen. Det er tatt inn en bestemmelse om at Kongen kan bestemme i hvilken utstrekning loven får anvendelse på Svalbard.

Direktivet som ligger til grunn for loven har et generelt anvendelsesområde og er ikke begrenset til bare grensekryssende ITS-aktiviteter innen EØS-området. Det er dermed ikke noe til hinder for at man kan innføre krav om nasjonal samordning av ITS-applikasjoner og -tjenester som er basert på nasjonale vedtak så lenge dette ikke strider mot denne loven eller forskrifter til loven.

Loven gjelder ikke for saker om omhandler nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarens hensyn.

Til § 3 Definisjoner

Paragrafen tilsvarende delvis artikkel 4 i direktivet. Det er ikke funnet nødvendig å ta inn samtlige

definisjoner fra direktivet i loven. Noen definisjoner i direktivet anses å være av nærmest selvforklarende karakter, mens andre ikke kan sees å ha noen egentlig praktisk betydning. De begrep som er definert er brukt i loven. Samtlige av disse har sitt direkte motsvar i direktivets artikkel 4.

Til § 4 Krav til ITS-applikasjoner og -tjenester

Paragrafen gjenspeiler forhold omhandlet i direktivets artikkel 5-8. Det framgår av bestemmelsen at departementet ved forskrift fastsetter de krav til kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet som ITS-applikasjoner og -tjenester skal oppfylle. Det konkrete innholdet i kravene, samt hvilke offentlige og private aktører som omfattes av kravene, framgår av de delegerede rettsaktene som er vedtatt i EU, og som senere vil kunne bli vedtatt, i medhold av direktivet. Slike krav kan også følge av forskrifter som er basert på nasjonale vedtak og hvor nasjonal samordning skal sikres. I likhet med ITS-direktivet inneholder paragrafen ikke krav om at konkrete ITS-applikasjoner og -tjenester skal utvikles og tas i bruk. Men dersom ITS-applikasjoner og tjenester utvikles og tas i bruk kan det bli stilt krav om kompatibilitet, samvirkingsevne og kontinuitet. At slike krav må oppfylles, er en forutsetning for at ITS skal fungere i henhold til formålet med ITS-direktivet og dermed denne loven.

Til § 5 Tilsyn

Paragrafen knytter seg til de Kommisjonsdelegerede forordningene som sier at medlemsstatene skal utpeke en myndighet til å vurdere etterlevelsen av kravene i disse rettsaktene.

Paragrafen gir departementet hjemmel til å bestemme hvilken myndighet som skal føre tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven. Bestemmelsen gir videre departementet hjemmel til å gi regler om tilsynsmyndighetens virksomhet i forskrift.

Til § 6 Erstatningsansvar

Paragrafen gjenspeiler forhold omhandlet i ITS-direktivets artikkel 11 og gir departementet hjemmel til i forskrift å regulere spørsmål om erstatningsansvar ved innføring av ITS-applikasjoner og tjenester.

Til § 7 Forskrifter

Loven er utformet som en rammelov eller fullmaktslov som kun inneholder overordnede generelle bestemmelser knyttet til bruk av ITS innenfor vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer.

Paragrafen gir departementet hjemmel til å gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt å gjøre unntak fra loven.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m (ITS-loven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om intelligente transportsystemer innenfor vegtransport m.m. (ITS-loven)

§ 1 Lovens formål

Loven skal sikre at intelligente transportsystemer innenfor vegtransport og for grensesnitt mot andre transportformer skal fungere koordinert og sammenhengende.

§ 2 Virkeområde

Loven gjelder ITS-applikasjoner og -tjenester innenfor vegtransport og deres grensesnitt mot andre transportformer innenfor EØS-området. Loven gjelder for Svalbard i den utstrekning Kongen bestemmer.

Loven gjelder ikke for saker om omhandler nasjonal sikkerhet eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

§ 3 Definisjoner

I denne loven betyr:

- a) *intelligente transportsystemer (ITS)*: systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for vegtransport, herunder infrastruktur, kjøretøy og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring, samt for grensesnitt mot andre transportformer,
- b) *ITS-applikasjon*: et praktisk verktøy for anvendelsen av ITS,
- c) *ITS-tjeneste*: fremskaffelse av en ITS-applikasjon innenfor en veldefinert organisatorisk og driftsmessig ramme med sikte på å øke brukernes sikkerhet, effektivitet og komfort og/eller forenkle eller understøtte transporter og reiser,
- d) *grensesnitt*: innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,
- e) *samvirkningsevne*: den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- f) *kontinuitet*: evnen til å sikre sømløse tjenester,
- g) *kompatibilitet*: en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere

sammen med en annen innretning eller et annet system,

- h) *ITS bruker*: alle brukere av ITS-applikasjoner eller -tjenester, herunder passasjerer, myke trafikanter, brukere og operatører av veitransportinfrastruktur, vognparkforvaltninger og operatører av redningstjenester.

§ 4 Krav til ITS-applikasjoner og -tjenester

Departementet fastsetter ved forskrift de krav til kompatibilitet, samvirkningsevne og kontinuitet som ITS-applikasjoner og -tjenester skal oppfylle.

§ 5 Tilsyn

Departementet bestemmer hvilken myndighet som skal føre tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her. Departementet kan i forskrift gi regler om tilsynsmyndighetens virksomhet.

§ 6 Erstatningsansvar

Departementet kan i forskrift regulere spørsmål om erstatningsansvar ved innføring av ITS-applikasjoner og tjenester.

§ 7 Forskrifter

Departementet kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven, samt gjøre unntak fra denne.

§ 8 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks, med mindre Kongen beslutter at hele eller deler av loven skal tre i kraft på et senere tidspunkt.

Loven får ikke anvendelse på kjøretøy som er typegodkjent eller tatt i bruk før lovens ikrafttredelse, med mindre Kongen bestemmer at loven likevel skal få anvendelse på slike kjøretøy. Kongen kan gi nærmere overgangsregler dersom loven gis anvendelse på kjøretøy som nevnt i første punktum.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportformer

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Økningen av veitransporten i unionen som følge av den europeiske økonomiens vekst og borgernes krav til mobilitet er hovedårsaken til økende overbelastning av veiinfrastrukturen og stigende energiforbruk, og dessuten en kilde til miljøproblemer og sosiale problemer.
- 2) Svaret på disse store utfordringene kan ikke begrenses til tradisjonelle tiltak, som utvidelse av den eksisterende veiinfrastrukturen. I arbeidet med å finne egnede løsninger for unionen vil nyskaping spille en viktig rolle.
- 3) Intelligente transportsystemer (ITS) er avanserte applikasjoner som, uten at de inneholder intelligens som sådan, har som mål å tilby nyskapende tjenester for trafikkstyring og ulike transportformer og sette ulike brukere i stand til å bli bedre informert, og til å bruke transportnettene på en sikrere, mer koordinert og «smartere» måte.
- 4) ITS integrerer telekommunikasjon, elektronikk og informasjonsteknologi med transportteknologi med sikte på planlegging, utforming, drifting, vedlikehold og styring av transportsystemer. Bruken av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i veitransportsektoren og denne sektorens grensesnitt mot andre trans-

portformer vil være et betydelig bidrag til bedre miljøprestasjoner, bedre effektivitet, herunder energieffektivitet, bedre veitransportsikkerhet, herunder transport av farlig gods, offentlig sikkerhet og mobilitet for passasjerer og gods, samtidig som det vil sikre at det indre marked fungerer, samt føre til økt konkurranseevne og sysselsetting. Bruken av ITS bør imidlertid ikke berøre saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

- 5) Framskritt i forbindelse med bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for andre transportformer bør nå overføres til utviklingen av veitransportsektoren, særlig med sikte på å sikre større integrasjon mellom veitransport og andre transportsystemer.
- 6) Noen medlemsstater har allerede tatt i bruk slik teknologi nasjonalt i veitransportsektoren. Bruken er imidlertid fortsatt ufullstendig og ukoordinert og kan ikke sørge for ITS-tjenestenes geografiske kontinuitet i hele unionen og ved unionens ytre grenser.
- 7) For å sikre en koordinert og effektiv innføring av ITS i hele unionen bør det innføres spesifikasjoner, eventuelt også standarder, som inneholder mer detaljerte bestemmelser og framgangsmåter. Før Kommisjonen vedtar noen spesifikasjoner, bør den vurdere om de er i samsvar med visse fastsatte prinsipper angitt i vedlegg II. Prioritet bør i første rekke gis til de fire hovedområdene for utvikling og innføring av ITS. Innenfor de nevnte fire områdene bør det fastsettes prioriterte tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder. Under den videre gjennomføringen av ITS bør det tas hensyn til den eksisterende ITS-infrastrukturen i en bestemt medlemsstat med hensyn til teknologisk utvikling og foretatte økonomiske bestrebelser.

¹ EUT C 277 av 17.11.2009, s. 85.

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

- 8) Når en rettsakt er vedtatt som angitt i artikkel 6 nr. 2 annet ledd i dette direktiv, bør annet punktum i artikkel 5 nr. 1 endres.
- 9) I spesifikasjonene bør det blant annet tas hensyn til og bygges på den erfaring og de resultater som allerede er oppnådd på ITS-området, særlig i forbindelse med eSafety-initiativet lansert av Kommisjonen i april 2002. Kommisjonen opprettet eSafety Forum som en del av det nevnte initiativet for å fremme og gjennomføre rekommandasjoner som støtter utvikling, innføring og bruk av eSafety-systemer.
- 10) Kjøretøyer som benyttes hovedsakelig på grunn av sin historiske verdi, og som opprinnelig ble registrert og/eller typegodkjent og/eller tatt i bruk før ikrafttredelsen av dette direktiv og dets gjennomføringstiltak, bør ikke omfattes av de regler og framgangsmåter som fastsettes i dette direktiv.
- 11) ITS bør bygge på samvirkende systemer som er basert på åpne og offentlige standarder, og som er tilgjengelige for alle brukere og alle applikasjons- og tjenestetilbydere uten forskjellsbehandling.
- 12) Innføring og bruk av ITS-applikasjoner og -tjenester vil medføre behandling av personopplysninger. Slik behandling bør utføres i samsvar med unionsretten, som fastsatt særlig i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger³ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (direktivet om personvern og elektronisk kommunikasjon)⁴.
- 13) Det bør oppmuntres til anonymisering som et av prinsippene for å øke privatpersoners personvern. Med hensyn til spørsmål om datasikring og personvern for ITS-applikasjoner og tjenester bør Kommisjonen eventuelt rådspørre EUs datatilsynsmann og be om uttalelse fra arbeidsgruppen for personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger, nedsatt ved artikkel 29 i direktiv 95/46/EF.
- 14) Innføring og bruk av ITS-applikasjoner og tjenester, særlig informasjonstjenester knyttet til trafikk og reiser, vil medføre behandling og bruk av vei-, trafikk- og reisedata som utgjør en del av dokumentene hos offentlige organer i medlemsstatene. Slik behandling og bruk bør utføres i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor⁵.
- 15) I relevante tilfeller bør spesifikasjonene inneholde detaljerte bestemmelser for fastsettelse av framgangsmåten for samsvarsvurdering av komponenter eller vurdering av komponentenes egnethet for bruk. Nevnte bestemmelser bør baseres på europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 768/2008/EF av 9. juli 2008 om en felles ramme for markedsføring av produkter⁶, særlig med hensyn til modulene for de ulike fasene av framgangsmåtene for samsvarsvurdering. I europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF⁷ er det allerede fastsatt en ramme for typegodkjenning av motorvogner og deres deler eller tilhørende utstyr, og i europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/24/EF⁸ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/37/EF⁹ er det fastsatt regler for typegodkjenning av motorvogner med to eller tre hjul og for jordbruks- eller skogbrukstraktorer og deres deler eller tilhørende utstyr. Det ville derfor ha vært dobbeltarbeid å innføre samsvarsvurdering av utstyr og applikasjoner som omfattes av de nevnte direktivenes virkeområde. Selv om de nevnte direktivene gjelder ITS-relatert utstyr montert i kjøretøyene, får de likevel ikke anvendelse på eksternt ITS-utstyr og eksternt programvare for veiinfrastruktur. I slike tilfeller kan spesifikasjonene inneholde beskrivelser av framgangsmåter for samsvarsvurdering. Slike framgangsmåter bør begrenses til det som er nødvendig i hvert enkelt tilfelle.
- 16) For ITS-applikasjoner og -tjenester som er avhengige av nøyaktige og garanterte tjenester for tids- og posisjonsbestemmelse, bør det benyttes satellittbaserte infrastrukturer eller eventuelt teknologi som gir et tilsvarende presisjonsnivå, f.eks. som fastsatt i rådsforordning (EF) nr. 1/2005 av 22. desember 2004 om vern av dyr under transport og tilknyttet virksomhet¹⁰ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 683/2008 av 9. juli 2008 om den videre

⁵ EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90.

⁶ EUT L 218 av 13.8.2008, s. 82.

⁷ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁸ EFT L 124 av 9.5.2002, s. 1.

⁹ EUT L 171 av 9.7.2003, s. 1.

¹⁰ EUT L 3 av 5.1.2005, s. 1.

³ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

⁴ EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37.

- gjennomføring av de europeiske satellittnavigasjonsprogrammene (EGNOS og Galileo)¹¹.
- 17) Nyskapende teknologier som f.eks. radiofrekvensidentifikasjonsutstyr (RFID-utstyr) eller EGNOS/Galileo bør benyttes ved realisering av ITS-applikasjoner, særlig med sikte på lokalisering og sporing av gods langs den anvendte ruten og på tvers av transportformer.
- 18) Store interessenter, som f.eks. tilbydere av ITS-tjenester, sammenslutninger av ITS-brukere, transportforetak og anleggsoperatører, representanter for produsentene, partene i arbeidslivet, yrkessammenslutninger og lokale myndigheter, bør ha mulighet til å gi Kommissjonen råd om forretningsmessige og tekniske sider ved innføringen av ITS i unionen. For dette formål bør Kommissjonen nedsette en rådgivende gruppe for ITS og samtidig sørge for et nært samarbeid med de berørte parter og medlemsstatene. Det bør være mulighet for innsyn i den rådgivende gruppens arbeid, og resultatet bør gjøres tilgjengelig for komiteen nedsatt ved dette direktiv.
- 19) Det bør sikres ensartede gjennomføringsvilkår for vedtakelse av retningslinjer og ikke-bindende tiltak for å lette medlemsstatenes samarbeid med hensyn til prioriterte områder for ITS, retningslinjer for medlemsstatenes rapportering og et arbeidsprogram.
- 20) I henhold til artikkel 291 i traktaten om den europeiske unions virkemåte skal regler og allmenne prinsipper med hensyn til mekanismene for medlemsstatenes kontroll av måten Kommisjonen utøver sin gjennomføringsmyndighet på, fastsettes på forhånd ved en forordning vedtatt i samsvar med den ordinære regelverksprosessen. Inntil den nevnte nye forordningen vedtas, får rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen¹² fortsatt anvendelse, med unntak av framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, som ikke får anvendelse.
- 21) Kommissjonen bør få myndighet til å vedta delegerte rettsakter med hensyn til vedtakelse av spesifikasjoner, i samsvar med artikkel 290 i traktaten om den europeiske unions virkemåte. Det er særlig viktig at Kommissjonen under sitt forberedende arbeid foretar hen-
- siktsmessig rådspørring, herunder på sakkyn-dignivå.
- 22) For å sikre en samordnet tilnærming bør Kommissjonen sørge for at det er sammenheng mellom virksomheten til komiteen nedsatt ved dette direktiv og virksomheten til komiteen nedsatt ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/52/EF av 29. april 2004 om samvirkevnen mellom elektroniske bompengesystemer i Fellesskapet¹³, komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3821/85 av 20. desember 1985 om bruk av fartsskriver innen veitransport¹⁴, 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)¹⁵.
- 23) Ettersom målene for dette direktiv, som er å sikre samordnet og sammenhengende innføring av samvirkende intelligente transport-systemer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og/eller av privat sektor og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 24) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Unionens interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. I dette direktiv fastsettes en ramme for å støtte en samordnet og sammenhengende innføring og bruk av intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, særlig på tvers av medlemsstatenes landegrenser, samt allmenne vilkår for å nå dette målet.

¹¹ EUT L 196 av 24.7.2008, s. 1.

¹² EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

¹³ EUT L 166 av 30.4.2004, s. 124.

¹⁴ EFT L 370 av 31. 12.1985, s. 8.

¹⁵ EUT L 108 av 25.4.2007, s. 1.

2. Dette direktiv inneholder bestemmelser om utvikling av spesifikasjoner for tiltak på de prioriterte områdene omhandlet i artikkel 2 samt om utvikling av nødvendige standarder der det er aktuelt.
3. Dette direktiv får anvendelse på ITS-applikasjoner og -tjenester for veitransport og disses grensesnitt mot andre transportformer, med forbehold for saker som gjelder nasjonal sikkerhet, eller som er nødvendige av forsvarshensyn.

Artikkel 2

Prioriterte områder

1. I dette direktiv er følgende områder som prioriterte områder for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder:
 - I. Best mulig bruk av vei-, trafikk- og reise-data.
 - II. Kontinuitet i ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring.
 - III. ITS-applikasjoner for trafikksikkerhet.
 - IV. Forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen.
2. Virkeområdet for de prioriterte områdene er angitt i vedlegg I.

Artikkel 3

Prioriterte tiltak

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

- a) Multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan.
- b) Sanntids trafikkinformasjonstjenester på EU-plan.
- c) Data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell, sikkerhetsrelevant informasjon om trafikken for brukerne, dersom dette er mulig.
- d) Harmonisert tilbud av samvirkende eCall-tjenester på EU-plan.
- e) Informasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.
- f) Reservasjonstjenester for sikker parkering av lastebiler og nyttekjøretøyer.

Artikkel 4

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «intelligente transportsystemer» eller «ITS» systemer for anvendelse av informasjons- og

kommunikasjonsteknologi for veitransport, herunder infrastruktur, kjøretøyer og brukere, og innenfor trafikkstyring og mobilitetsstyring samt for grensesnitt mot andre transportformer,

- 2) «samvirkingsevne» den evne systemene og de underliggende forretningsprosessene har til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap,
- 3) «ITS-applikasjon» et praktisk verktøy for bruken av ITS,
- 4) «ITS-tjeneste» utvikling av en ITS-applikasjon innenfor en veldefinert organisatorisk og driftsmessig ramme med sikte på å øke brukernes sikkerhet, effektivitet og komfort og/eller forenkle eller understøtte transport og reiser,
- 5) «ITS-tjenesteyter» alle offentlige eller private ytere av en ITS-tjeneste,
- 6) «ITS-bruker» alle brukere av ITS-applikasjoner eller -tjenester, herunder passasjerer, myke trafikanter, brukere og operatører av veitransportinfrastruktur, vognparkforvaltninger og operatører av redningstjenester,
- 7) «myke trafikanter» ikke-motoriserte veibrukere, som f.eks. fotgjengere og syklistene samt motorsykkelførere og funksjonshemmede, bevegelseshemmede og personer med nedsatt orienteringsevne,
- 8) «mobil innretning» en bærbar kommunikasjons- eller informasjonsinnretning som kan medbringes inne i kjøretøyet for å hjelpe til med kjøringen og/eller transporten,
- 9) «plattform» en intern eller ekstern enhet som gjør det mulig å innføre, tilby, utnytte og integrere ITS-applikasjoner og -tjenester,
- 10) «arkitektur» begrepsmessig utforming som beskriver et gitt systems struktur, atferd og integrasjon i sine omgivelser,
- 11) «grensesnitt» innretning mellom systemer som muliggjør forbindelse og kommunikasjon mellom systemene,
- 12) «kompatibilitet» en innretnings eller et systems generelle evne til uten endringer å fungere sammen med en annen innretning eller et annet system,
- 13) «tjenestenes kontinuitet» evnen til å sikre sømløse tjenester på transportnett i hele Unionen,
- 14) «veidata» data om veiinfrastrukturens egenskaper, herunder faste trafikkskilt eller deres sikkerhetskjennetegn i henhold til regelverket,
- 15) «trafikkdata» historikkdata og sanntidsdata om veiens trafikkegenskaper,
- 16) «reisedata» grunnleggende opplysninger som f.eks. rutetider og billettpriser for offentlige

transportmidler som er nødvendige for å tilby multimodal reiseinformasjon før og under reisen for å lette planlegging, bestilling og tilpassning 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 forskrifter¹⁶.

Artikkel 5

Innføring av ITS

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

Artikkel 6

Spesifikasjoner

1. 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 ett eller flere av de prioriterte tiltakene innen 27. februar 2013.

Senest tolv måneder etter vedtakelsen av de nødvendige spesifikasjonene for et prioritert tiltak skal 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. Når 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 spesifikasjonen omfatter, skal spesifikasjonen eventuelt inneholde én eller flere av følgende typer bestemmelser:
 - a) funksjonelle bestemmelser som beskriver de ulike interessentenes roller og informasjonsflyten mellom dem,
 - b) tekniske bestemmelser med en angivelse av tekniske hjelpemidler for å oppfylle de funksjonelle bestemmelsene,
 - c) organisasjonsmessige bestemmelser med beskrivelse av de ulike berørte parter prosedyremessige forpliktelser,
 - d) tjenestebestemmelser med beskrivelse av de ulike tjenestenivåene og innholdet i dem for ITS-applikasjonene og -tjenestene.
5. Med forbehold for framgangsmåtene i direktiv 98/34/EF skal spesifikasjonene eventuelt angi på hvilke vilkår medlemsstatene, etter å ha underrettet 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 samvirkingsevnen.
6. Spesifikasjonene skal eventuelt ta utgangspunkt i standardene nevnt i artikkel 8.

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

Spesifikasjonene skal være i samsvar med prinsippene i vedlegg II.
7. 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.

¹⁶ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37.

*Artikkel 8***Standarder**

1. De standardene som er nødvendige for å sørge for samvirkningsevne, kompatibilitet og kontinuitet for innføring og praktisk bruk av ITS, skal utarbeides innenfor de prioriterte områdene og for de prioriterte tiltakene. For dette formål skal Kommisjonen, etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 15 og etter framgangsmåten fastsatt i direktiv 98/34/EF, anmode de aktuelle standardiseringsorganisasjonene om å gjøre alt som er nødvendig for raskt å vedta de nevnte standardene.
2. Når et mandat gis til standardiseringsorganisasjonene, skal prinsippene angitt i vedlegg II samt eventuelle funksjonelle bestemmelser som inngår i en spesifikasjon vedtatt i samsvar med artikkel 6, overholdes.

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

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

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

1. Medlemsstatene skal sikre at behandlingen av personopplysninger i forbindelse med driften av ITS-applikasjoner og -tjenester gjennomføres i samsvar med unionsreglene om beskyttelse av privatpersoners friheter og grunnleggende rettigheter, særlig direktiv 95/46/EF og 2002/58/EF.
2. Medlemsstatene skal særlig sikre at personopplysninger beskyttes mot misbruk, herunder ulovlig tilgang, endring eller tap.
3. Med forbehold for nr. 1 skal det, av hensyn til personvernet, eventuelt oppmuntres til bruk av anonyme data i forbindelse med driften av ITS-applikasjonene og -tjenestene.

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

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

tillatelse til behandling av slike personopplysninger overholdes.

5. Direktiv 2003/98/EF får anvendelse

*Artikkel 11***Regler om erstatningsansvar**

Medlemsstatene skal sikre at spørsmål om erstatningsansvar ved innføring av ITS-applikasjoner og -tjenester fastsatt i spesifikasjoner vedtatt i samsvar med artikkel 6 behandles i samsvar med unionsretten, herunder særlig rådsdirektiv 85/374/EØF av 25. juli 1985 om tilnærming av medlemsstatenes lover og forskrifter om produktansvar¹⁷, samt relevant nasjonal lovgivning.

*Artikkel 12***Utøvelse av delegeringen**

1. Myndigheten til å vedta de delegerte rettsaktene omhandlet i artikkel 7 skal gis Kommisjonen for en periode på sju år fra 27. august 2010. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om de 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 gitt Kommisjonen på vilkårene fastsatt i artikkel 13 og 14.

*Artikkel 13***Tilbakekalling av delegeringen**

1. Europaparlamentet og Rådet kan tilbakekalle delegeringsmyndigheten omhandlet i artikkel 7.
2. Den institusjonen som har innledet en intern framgangsmåte for å avgjøre om delegeringen av myndighet skal tilbakekalles, skal bestrebe seg på å underrette den andre institusjonen og Kommisjonen i rimelig tid før endelig beslutning treffes, og skal samtidig angi hvilke delegerte myndigheter som kan bli tilbakekalt, samt mulige årsaker til en tilbakekalling.
3. Beslutningen om tilbakekalling fører til at delegeringen av den myndighet som er angitt i beslutningen, opphører. Beslutningen trer i kraft umiddelbart, eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av de delegerte rettsaktene

¹⁷ EFT L 210 av 7.8.1985, s. 29.

som allerede er trådt i kraft. Beslutningen skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 14

Innsigelser mot delegerte rettsakter

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

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

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

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

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

Artikkel 15

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Den europeiske ITS-komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 16

Den europeiske rådgivende gruppe for ITS

Kommisjonen skal nedsette en europeisk rådgivende gruppe for ITS som skal gi Kommisjonen 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 Kommisjonen en rapport om sine nasjonale aktiviteter og prosjekter med hensyn til de prioriterte områdene.
2. Medlemsstatene skal innen 27. august 2012 gi Kommisjonen opplysninger om nasjonale ITS-tiltak som planlegges for den neste femårsperioden.
Retningslinjer for medlemsstatenes rapportering skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité omhandlet i artikkel 15 nr. 2.
3. Etter den første rapporten skal medlemsstatene hvert tredje år rapportere om de framskritt som gjøres i forbindelse med innføringen av tiltakene omhandlet i nr. 1.
4. Kommisjonen 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.
Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen og ordlyden i den fastsettes av medlemsstatene.
2. Medlemsstatene skal oversende 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 unjons tidende*.

*Artikkel 20***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 7. juli 2010.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

O. CHASTEL

Formann

*Vedlegg I***Prioriterte områder og tiltak**

(som nevnt i artikkel 2 og 3)

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

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

1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak a)

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

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

2. Spesifikasjoner for prioritert tiltak b)

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

- tilgjengelighet av og mulighet for tilgang til eksisterende og nøyaktige veidata og sanntids trafikkdata som brukes til sanntids trafikkinformasjon, med forbehold for begrensninger med hensyn til sikkerhet og transportstyring, for tilbydere av ITS-tjenester,
 - forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige myndigheter og berørte parter og aktuelle tilbydere av ITS-tjenester på tvers av landegrensene,
 - rask oppdatering av tilgjengelige vei- og trafikkdata som relevante offentlige myndigheter og berørte parter bruker til sanntids trafikkinformasjon,
 - rask oppdatering av sanntids trafikkinformasjon, utført av ITS-tjenesteytere.
3. Spesifikasjoner for prioriterte tiltak a) og b)
- 3.1. Fastsettelse av nødvendige krav for relevante offentlige myndigheters og/eller, der dette er aktuelt, privat sektors innsamling av vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger, særlig for tunge lastebiler) og formidling av disse til ITS-tjenesteytere, basert på
- tilgjengeligheten av eksisterende vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger) innsamlet av relevante offentlige myndigheter og/eller privat sektor, for ITS-tjenesteytere,
 - forenkling av elektronisk datautveksling mellom de relevante offentlige myndigheter og ITS-tjenesteytere,
 - rask oppdatering av vei- og trafikkdata (dvs. trafikkplaner, trafikkregler og ruteanbefalinger), utført av relevante offentlige myndigheter og/eller privat sektor, der det er aktuelt,
 - rask oppdatering av de ITS-tjenestene og -applikasjonene som benytter de nevnte vei- og trafikkdataene, utført av ITS-tjenesteytere.
- 3.2. Fastsettelse av nødvendige krav for om mulig å gjøre vei-, trafikk- og transporttjenestedata som brukes til digitale kart, nøyaktige og tilgjengelige for produsenter av digitale kart og tilbydere av digitale karttjenester, basert på
- tilgjengeligheten av eksisterende vei- og trafikkdata som brukes til digitale kart, for produsenter av digitale kart og tilbydere av digitale karttjenester,
 - forenkling av elektronisk datautveksling mellom relevante offentlige

myndigheter og berørte parter og private produsenter av digitale kart og private tilbydere av digitale karttjenester,

- rask oppdatering av vei- og trafikkdata for digitale kart, utført av relevante offentlige myndigheter og interessenter,
- rask oppdatering av digitale kart, utført av produsentene av digitale kart og tilbyderne av digitale karttjenester.

4. Spesifikasjoner for prioritert tiltak c)

Fastsettelse av minstekrav til «alminnelig trafikkinformasjon» knyttet til trafikksikkerheten som om mulig tilbys vederlagsfritt til alle brukere, samt minstekrav til informasjonsinnhold, basert på

- identifikasjon og bruk av en standardisert liste over sikkerhetsrelaterte trafikkhendelser («alminnelige trafikkmeldinger») som bør sendes vederlagsfritt til ITS-brukerne,
- kompatibiliteten til «alminnelige trafikkmeldinger» og deres integrasjon i ITS-tjenester for sanntids trafikkinformasjon og multimodal reiseinformasjon.

Prioritert område II: Kontinuitet i ITS-tjenester for trafikk- og godsstyring,

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

1. Spesifikasjoner for andre tiltak

1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å utvikle en EU-rammearkitektur for ITS som særlig tar for seg tjenestekontinuitet, ITS-relatert samvirkingsevne og spørsmål knyttet til ulike transportformer, herunder for eksempel samvirkende billettsystemer for ulike transportformer, som medlemsstatene og deres vedkommende myndigheter i samarbeid med privat sektor kan bruke som grunnlag for å utvikle sin egen ITS-arkitektur for mobilitet på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

1.2. Fastsettelse av nødvendige minstekrav til ITS-tjenestenes kontinuitet, særlig for tjenester på tvers av landegrensene, for styring av passasjertransport med bruk av ulike transportformer, basert på

- forenkling av elektronisk utveksling av trafikkdata og -informasjon på tvers av landegrensene, og eventuelt på tvers av

regioner eller mellom byområder og områder mellom byer, mellom aktuelle informasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter,

- bruk av standardiserte informasjonsstrømmer eller trafikkgrensesnitt mellom relevante trafikkinformasjons-/kontrollsentraler og ulike berørte parter.

1.3. Fastsettelse av nødvendige minstekrav til kontinuiteten av ITS-tjenester for styring av godstransport langs transportkorridorene og på tvers av ulike transportformer, basert på

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

1.4. Fastsettelse av nødvendige tiltak i forbindelse med gjennomføringen av ITS-applikasjoner (særlig lokalisering og sporing av gods langs den anvendte strekningen og på tvers av transportformer) for godstransportlogistikk (eFreight), basert på

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

1.5. Fastsettelse av nødvendige grensesnitt for å sikre samvirkingsevne og kompatibilitet mellom ITS-arkitekturen for byområder og den europeiske ITS-arkitekturen, basert på

- tilgjengelighet av data om offentlig transport, reiseplanlegging, transportbehov, trafikk og parkering for kontrollsentraler og tjenesteytere i byer,
- forenkling av elektronisk datautveksling mellom ulike kontrollsentraler og tjenesteytere for offentlig og privat transport i byområder for alle mulige transportformer,
- integrasjon av alle relevante data og all relevant informasjon i én enkelt arkitektur.

Prioritert område III: ITS-applikasjoner for trafiksikkerhet

Spesifikasjonene og standardene for ITS-applikasjoner for trafiksikkerhet skal inneholde følgende:

1. Spesifikasjoner for prioritert tiltak d)

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

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

2. Spesifikasjoner for prioritert tiltak e)

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

- tilgjengelighet av brukerinformasjon om parkering langs veien,
- forenkling av den elektroniske datautvekslingen mellom sentraler, parkeringsplasser ved veier, og kjøretøyer.

3. Spesifikasjoner for prioritert tiltak f)

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

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

4. Spesifikasjoner for andre tiltak

4.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å støtte trafikantenes sikkerhet med hensyn til deres brukergrensesnitt i kjøretøyet og bruken av mobile innretninger for å støtte kjøringen og/eller transporten, samt sikkerheten av kommunikasjonsinnretningene i kjøretøyet.

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

4.3. Fastsettelse av nødvendige tiltak for integrasjon av avanserte informasjonssystemer for førerstøtte i kjøretøyer og veinfrastruktur som ikke omfattes av virkeområdet til direktiv 2007/46/EF, 2002/24/EF og 2003/37/EF.

Prioritert område IV: Forbindelse mellom kjøretøyet og transportinfrastrukturen

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

1. Spesifikasjoner for andre tiltak

1.1. Fastsettelse av nødvendige tiltak for å integrere ulike ITS-applikasjoner på en åpen plattform i kjøretøyet, basert på

- identifikasjon av funksjonskrav til eksisterende eller planlagte ITS-applikasjoner,
- fastsettelse av en åpen systemarkitektur med angivelse av funksjonalitet og grensesnitt som er nødvendige for å oppnå samvirkeevne/samtrafikk med infrastrukturens systemer og -utstyr,
- «plug-and-play»-integrasjon av fremtidige nye eller oppdaterte ITS-applikasjoner i en åpen plattform i kjøretøyet,
- bruk av en standardiseringsprosess for å vedta arkitekturen og de åpne spesifikasjonene i kjøretøyet.

1.2. Fastsettelse av nødvendige tiltak for ytterligere å fremme utviklingen og innføringen av samarbeidende systemer (mellom kjøretøyer, mellom kjøretøy og infrastruktur og mellom infrastrukturer), basert på

- forenkling av utveksling av data eller informasjon mellom kjøretøyer, mellom infrastrukturer og mellom kjøretøy og infrastruktur,
- tilgjengelighet av relevante data eller relevant informasjon som skal utveksles med de respektive kjøretøy- eller veinfrastrukturpartene,
- bruk av et standardisert meldingsformat for å utveksle data eller informasjon mellom kjøretøy og infrastruktur,
- fastsettelse av en kommunikasjonsinfrastruktur for utveksling av data eller informasjon mellom kjøretøyer, mellom infrastrukturer og mellom kjøretøy og infrastruktur,
- bruk av en standardiseringsprosess for å vedta de respektive arkitekturene.

Vedlegg II

Prinsipper for spesifikasjoner og innføring av ITS

(som nevnt i artikkel 5, 6 og 8)

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

- a) *være effektive* – gi et merkbart bidrag til å løse de viktigste problemene i forbindelse med vei-transport 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 samvirkningsevne* – sikre at systemene og de underliggende forretningsprosessene

har kapasitet til å utveksle data og dele informasjon og kunnskap, slike at det blir mulig å levere effektive ITS-tjenester,

- f) *støtte bakoverkompatibilitet* – dersom det er aktuelt, sikre at ITS-systemene kan fungere sammen med eksisterende systemer for å nå et felles mål, uten å hindre utviklingen av nye teknologier,
- g) *respekttere særegenhetene ved eksisterende nasjonal infrastruktur og nasjonale nett* – ta høyde for ulikheter i transportnettene særegenheter, særlig med hensyn til trafikkomfanget og værforholdene langs veien,
- h) *fremme lik tilgang* – ikke hindre eller forskjellsbehandle myke trafikanter når det gjelder tilgang til ITS-applikasjoner og -tjenester,
- i) *støtte teknisk modenhet* – etter en relevant risikovurdering demonstrere de nyskapende ITS-systemenes pålitelighet ved å vise at de har et tilstrekkelig teknisk utviklingsnivå og en tilstrekkelig driftsmessig utnyttning,
- j) *sørge for tids- og posisjonsbestemmelse av høy kvalitet* – bruke satellittbaserte infrastrukturer, eller eventuelt teknologier med tilsvarende presisjonsnivå, til ITS-applikasjoner og -tjenester som krever verdensomspennende, kontinuerlige, nøyaktige og garanterte tjenester for tids- og posisjonsbestemmelse,
- k) *lette intermodalitet* – ta hensyn til samordningen av ulike transportformer, der dette er aktuelt, når ITS innføres,
- l) *bevare sammenheng* – ta hensyn til eksisterende ITS-relevante regler, politikker og aktiviteter i Unionen, særlig på standardiseringsområdet.



