



Grundnotat om Kommissionens forslag til Rådet og Europa-Parlamentets direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS) på vejtransportområdet (KOM(2008)887)

Resumé

Formålet med dette direktiv er at fremskynde og koordinere anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransport, herunder vejtransportens grænseflader til andre transportformer. Målet er via ITS at skabe en mere effektiv, mere miljøvenlig, mere sikker og bedre sikret mobilitet for gods og passagerer. I dag indføres ITS-systemer ifølge Kommissionen generelt set på en ret usammenhængende måde, og EU's ITS-portefølje består af forskellige nationale, regionale og lokale løsninger uden nogen klar harmonisering. Forslaget sigter mod at rette op på denne skævhed, så ITS udnyttes mere effektivt og i højere grad bidrager til at opfylde EU's transportpolitiske mål. Det foreslås, at der nedsættes et europæisk ITS-udvalg bestående af medlemslandenes repræsentanter, der kan bistå Kommissionen i at fastsætte fælles specifikationer og procedurer, samt en rådgivende ITS-gruppe bestående af repræsentanter fra forskellige sektorer og erhverv (ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger m.v.), som kan rådgive Kommissionen omkring de forretningsmæssige og tekniske aspekter.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er vedtaget i Kommissionen den 16. december 2008. Det er fremsat i henhold til traktaten om oprettelsen af det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. artikel 251.

Midtvejsevalueringen i 2006 (KOM (2006) 314) af Kommissionens hvidbog om transportpolitik (2001) peger på, at innovation vil spille en fremtrædende rolle med hensyn til at gøre vejtransporten bæredygtig (dvs. sikker, effektiv, renere og ubrudt), bl.a. ved brug af informations- og kommunikationsteknologier: Intelligente transportsystemer (ITS).

Kommissionens direktivforslag opstiller en ramme for koordineret ibrugtagning og anvendelse af ITS og for udvikling af de dertil krævede specifikationer og procedurer. En plan for selve ibrugtagningen er beskrevet i en meddelelse: "Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa" (KOM (2008) 886), der behandles i et særskilt grundnotat.

En konsekvensanalyse af ITS-handlingsplanen foretaget i foråret 2008 blandt relevante offentlige og private ITS-interessenter mundede ud i en

anbefaling om, at der etableres en formel europæisk samarbejds- og koordinationsstruktur baseret på et direktiv og en udvalgsprocedure.

Det er Kommissionens vurdering, at ITS-systemer som trafikledelsessystemer, multimodale ruteplanlæggere m.v. vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, herunder udfordringer i relation til trængsel, energiforbrug, manglende trafiksikkerhed og skadelige miljøpåvirkninger.

Det er ydermere Kommissionens vurdering, at medlemsstaternes forholdsvis ukoordinerede ibrugtagning af ITS risikerer at skabe en portefølje af nationale og leverandørspecifikke ITS-løsninger, der ikke i tilstrækkelig grad kan kommunikere med hinanden og dermed indfri ITS' fulde potentiale.

Med direktivforslaget foreslår Kommissionen, at der tilvejebringes en europæisk ramme for ibrugtagning af ITS. Forslaget betyder:

- At medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre interoperabel ITS. Medlemsstaterne skal navnlig: a) sikre at der stilles pålidelige, opdaterede og relevante vejtransportdata til rådighed til ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere; b) sikre at vejtrafik- og rejsedata kan udveksles mellem de kompetente trafikinformations- og trafikstyringscentre i regioner og medlemsstater; c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere sikkerheds- og sikringsrelaterede ITS-systemer i køretøjer og vejinfrastruktur og c) træffe de nødvendige foranstaltninger for at integrere de forskellige ITS-applikationer inden for en fælles platform.
- At behovet for udbygning af ITS vurderes af medlemslandene ud fra en række principper om bl.a. omkostningseffektivitet, interoperabilitet, modenhed mv. Medlemslandene skal senest seks måneder efter direktivets ikrafttræden forelægge en udførlig rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til de prioriterede områder og to år efter direktivets ikrafttræden forelægge deres planer for nationale ITS-foranstaltninger for de efterfølgende fem år. Herefter rapporterer medlemsstaterne hvert år om de opnåede fremskridt.
- At der til ITS-applikationer og -tjenester, der kræver global, kontinuerlig, nøjagtig og garanteret tids- og positionsbestemmelser, benyttes satellitbaseret infrastruktur, eller enhver anden teknologi med et tilsvarende præcisionsniveau.

- At Kommissionen med bistand fra et europæisk ITS-udvalg, bestående af repræsentanter for medlemsstaterne, definerer fælles specifikationer og procedurer, der tilsigter EU-dækkende koordineret ibrugtagning af ITS. Specifikationsarbejdet vil navnlig ligge inden for følgende prioriterede områder:
 - Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata, herunder definition af de nødvendige krav for at gøre offentlige vej- og trafikdata, der benyttes til digitale vejkort, nøjagtige og tilgængelige for producenter af digitale vejkort og tjenesteudbydere mv.
 - Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring i europæiske transportkorridorer og i byområder, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til at anvende innovative ITS-applikationer bl.a. ”tracking and tracing” af gods og godstransportlogistik, samt til definition af en integreret multimodal metode til rejseplanlægning mv.
 - Færdselssikkerhed - og sikring, herunder definition af de nødvendige foranstaltninger til harmoniseret indførelse af fælleseuropæisk eCall, samt til at skaffe sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer mv.
 - Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen, herunder definition af åben platform i køretøjet baseret på funktionskrav, samt foranstaltninger til at gøre yderligere fremskridt med udvikling og implementering af samarbejdende systemer mv.
- At der nedsættes en rådgivende ITS-gruppe bestående af ledende ITS-interessenter (tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, arbejdsmarkedets parter m.v.), der kan rådgive om forretningsmæssige og tekniske aspekter.
- At vejinfrastrukturelatteret ITS-udstyr- og –software i nødvendigt omfang typegodkendes.
- At medlemsstaterne sikrer forsvarlig behandling af persondata, herunder at ITS-data og –registre beskyttes mod misbrug.

2. Gældende dansk ret

Forslaget forventes ikke at ændre ved gældende dansk ret.

3. Høring

Direktivforslaget er sendt i høring hos følgende interesseorganisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Danmarks Rederiforening; Danmarks Statistik; Dansk Arbejdsgiverforening; Danske Busvognmænd; Danske Dagblade; Danske Handicaporganisationer; Danske Havne; Danske Regioner; Dansk Erhverv; Danske Speditører; Dansk Industri; Dansk Jernbaneforbund; Dansk Skibsmæglerforening; Danske Statsbaner (DSB); Dansk Transport og Logistik (DTL); De Danske Bilimportører (DBI); Fagligt Fælles Forbund (3F); Forbrugerrådet (FBR); Forenede Danske Motorejere (FDM); Færøernes Repræsentation; HK Trafik og Jernbane; International Transport Danmark (ITD); ITSDanmark; Kommunernes Landsforening (KL); Kongelig Dansk Aeroklub (KDA); Landbrugsraadet; Landsorganisationen i Danmark (LO); Offentligt Ansattes Organisationer (OAO) og Sund & Bælt A/S.

Følgende havde bemærkninger til direktivforslaget:

Dansk Transport og Logistik er generelt positivt indstillet over for, at man på EU-plan ønsker at fremskynde og koordinere anvendelsen af ITS inden for vejtransport, men vurderer ikke, at der for indeværende er behov for et egentligt direktiv på området.

Dansk Erhverv finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er et egentligt behov for et direktivforslag. Dansk Erhverv bemærker, at en harmonisering af specifikationer muligvis vil kunne indgå som et vægtigt bidrag til at realisere de tilsigtede mål, men at en harmonisering også vil kunne risikere at bidrage til en utilsigtet fiksering af de teknologiske muligheder og forsøgsordninger, som løbende tilpasses den trafikale virkelighed i ofte uensartede og ikke-sammenlignelige trafikmiljøer.

Dansk Industri kan tilslutte sig direktivforslaget og anser oprettelsen af såvel et ITS- udvalg som en rådgivende gruppe for at være gode initiativer. DI mener, at der i forslaget bør sættes mere fokus på vigtigheden af samspillet mellem transportformerne, herunder bør der lægges større vægt på at integrere bustransport, fjern tog, S-tog, letbaner og metro. DI finder det desuden afgørende, at ITS ikke begrænser brugernes frie valg af transportform eller udbydernes forretningsmuligheder. DI anser en kraftig indsats for at sikre åbne platforme for vigtig og opfordrer til, at der, hvis der ikke kan skabes enighed om én fælles platform, sikres interoperabilitet mellem de anvendte platforme. DI påpeger også vigtigheden af at undgå, at det bli-

ver nødvendigt med flere elektroniske enheder i det enkelte køretøj. DI opfordrer til, at EU som helhed tiltræder in-car-tjenester som eCall. Derudover bør trafikstyring ifølge DI tillægges en yderligere central rolle. DI mener, at samarbejdsformen Offentlig-Privat-Partnerskab bør inddrages i endnu højere grad end allerede beskrevet i forslaget.

Danske Havne understreger vigtigheden af at sikre, at ITS på vejområdet er kompatibelt med og har kontaktflader til ITS inden for andre transportformer.

Der vil blive fremsendt et supplerende grundnotat med høringssvar fra ITSDanmark og Sund & Bælt A/S.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau

Forslaget forventes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, idet det på det foreliggende grundlag forventes at være op til medlemslandene selv at vurdere behovet for udbygning af anvendelsen af ITS.

Ved at bidrage til, at de til rådighed stående ressourcer og virkemidler kombineres, vurderes forslaget at give en samfundsmæssig, administrativ og miljømæssig merværdi.

5. Nærhedsprincippet

For så vidt angår forholdet til nærhedsprincippet fremgår det af Kommissionens begrundelse for forslaget, at det er rettet mod tværnationale aspekter, som ikke (alene) kan reguleres på medlemsstatsniveau, fx interoperabilitet mellem ITS-udstyr og etablering af et indre marked for ITS-tjenester.

Videre fremgår det, at forslaget først og fremmest drejer sig om at opnå europæiske eller harmoniserede trafik-, trafikinformations- og trafikledelsestjenester. Da dette ikke kan udføres af medlemslandene, må der vedtages fællesskabsregler, idet medlemslandene ellers ville forsætte med at udvikle og implementere individuelle løsninger til skade for fremtidig harmonisering, standardisering og interoperabilitet. Dette vurderes af Kommissionen at ville føre til en yderligere forværring af den trafikale situation. Endelig vil handling på fællesskabsniveau give effektivitetsgevinster og stordriftsfordele. Samlet set vurderes, at ovenstående kun kan løses gennem fælles regler, og at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringen er enig i, at anvendelse af ITS-udstyr og -tjenester er karakteriseret ved en teknologi, der benyttes over grænser, og at det derfor er mest hensigtsmæssigt, at de overordnede rammer for koordinering af udviklingen og stan-

dardiseringen af ITS foregår på fællesskabsniveau. Regeringen finder således, forudsat, at der sikres medlemsstaternes tilstrækkelig indflydelse på forslaget rækkevidde og tidsplan og dermed finansielle konsekvenser, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens forslag, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafikssikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

Det regeringens foreløbige generelle holdning, at direktivet på længere sigt kan danne grundlag for og muliggøre udvikling af mere sikre biler, multimodalitet, bedre trafikstyring imellem landene, bæredygtig ressourceanvendelse, interoperable kørselsafgiftssystemer samt mere sikre transport i EU.

På en række punkter synes der fortsat at være behov for en præcisering af forslaget. Det bør fx klargøres, hvilke typer af vejdata, medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt fx et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne. Endvidere bør det sikres, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning fx i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Direktivforslaget har ikke været behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe, men meddelelsen om en ITS-Handlingsplan er blevet præsenteret på møderne den 14. og 28. januar 2009. Det er blandt medlemsstaterne generel støtte til handlingsplanen, men ikke alle medlemslande ser behov for et egentlig direktivforslag.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

9. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget

Direktivet har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.