

## **Grundnotat om meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa (KOM(2008)886)**

### *Resumé*

*Kommissionens meddelelse beskriver en handlingsplan for en synkroniseret udbygning af intelligente transportsystemer (ITS) inden for EU's vejtransport. Handlingsplanen har som mål at fremskynde, harmonisere og koordinere udbygningen af ITS på vejområdet og etablere kontaktflader til ITS anvendt inden for andre transportformer. Handlingsplanen har seks indsatsområder med specifikke foranstaltninger og en klar tidsplan, der samlet løber fra 2009-2014. Kommissionen aflægger rapport om gennemførelsen i 2012. Målet er via en harmoniseringsindsats på fællesskabsniveau at skabe større interoperabilitet i EU's ITS-portefølje og dermed muliggøre, at ITS kan spille en fremtrædende rolle i sikringen af bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig mobilitet.*

### **1. Baggrund og indhold**

Meddelelsen er fremsat af Kommissionen den 16. december 2008. Kommissionen har i sin midtvejsevaluering af 28. juni 2006 (KOM (2006) 314) af den transportpolitiske hvidbog fra 2001 fremhævet, at innovation vil spille en vigtig rolle med hensyn til at indfri EU's transportpolitiske mål om bæredygtig, effektiv og konkurrencedygtig mobilitet.

Europas transportsystem står over for en række udfordringer, hvoraf trængsel, transportrelaterede CO<sub>2</sub>-emissioner og trafiksikkerhed er nogle af de største. Det står imidlertid klart, at traditionelle løsningsmodeller, som f.eks. udbygningen af vejnettet, ikke vil kunne gennemføres i tilstrækkeligt omfang og inden for den tidsramme, som udfordringerne nødvendiggør, og at der derfor er behov for nye løsninger.

Det er Kommissionens vurdering, at Intelligente transportsystemer (ITS), herunder trafikledelsessystemer, førerstøttesystemer, multimodale ruteplanlæggere m.v. vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, men at ITS i dag tages i brug for ukoordineret og uden klar harmonisering på tværs af medlemslandene.

Inden for andre transportformer er der etableret overordnede rammer for ITS-anvendelsen (SESAR-systemet kommer således til at danne ramme for en ny generation af lufttrafikstyring; RIS, River Information Services, er etableret for bedre at kunne styre udnyttelsen af vandvejene, og på jernbaneområdet er man i færd med at indføre det europæiske banetrafikstyringsystem ERTMS), men inden for vejtransporten er der endnu ikke etableret en sammenhængende europæisk ramme for ITS-anvendelsen.

På den baggrund ønsker Kommissionen at fremskynde og harmonisere udbygningen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for vejtransporten og etablere kontakthaver til andre transportsystemers ITS-systemer.

Handlingsplanens mål er at forbedre systemernes interoperabilitet, sikre uhindret adgang, tilskynde til at skabe kontinuitet i tjenesteydelserne og oprette en effektiv samarbejdsordning mellem alle ITS-interessenter. ITS-handlingsplanen ledsages af et direktivforslag (KOM (2008) 887), der skal tilvejebringe en europæisk ramme for ibrugtagning af interoperabel ITS bl.a. via udarbejdelse af de nødvendige specifikationer og procedurer. Direktivforslaget er beskrevet i et særskilt grundnotat.

ITS-handlingsplanen har seks hovedområder. På hvert område peges der på et sæt specifikke foranstaltninger og en klar tidsplan, der løber fra 2009-2014. Kommissionen aflægger rapport om handlingsplanens gennemførelse i 2012. Handlingsplanens seks hovedområder er følgende:

1. **Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata**, herunder fastlæggelse af procedurer for tilvejebringelse af tidstro trafik- og rejseinformationstjenester; optimering af indsamling og tilrådighedstillelse af vejdata, trafikplaner, anbefalede ruter m.v.; data-specifikationer og procedurer for gratis levering af en mindstesæt af trafikinformationstjenester som offentlig service, udviklingsfremme af nationale, multimodale rejseplanlæggere.
2. **Kontinuerlige ITS-tjenester for trafikstyring og godshåndtering i de europæiske transportkorridorer og storbyområder**, herunder fastlæggelse af et sæt fælles procedurer og specifikationer for at sikre kontinuiteten i ITS-tjenesterne for passagerer og fragt i transportkorridorer samt i og mellem byområder; fastlæggelse af hvilke ITS-tjenester, der skal indføres til støtte for godstransport (e-fragt); støtte til en videre udbygning af en multimodal ITS-rammearkitektur og en ITS-ramme for bytrafik; gennemførelse af interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer.
3. **Trafiksikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse på vejene**, herunder fremme af indførelsen af avancerede førerstøttesystemer og sikkerhedsrelaterede ITS-systemer; støtte til platformen for harmoniseret indførelse af det fælleseuropæiske system eCall (hvor udløste airbags og kollisionssensorer via satellit giver geografiske oplysninger til lokale nødhjælpstjenester); udvikling af lovrammer for en sikker brugergrænseflade i køretøjer og integration af flytbart udstyr; udvikling af et sæt retningslinjer for bedste praksis for ITS-tjenesternes betydning for sårbare trafikanters sikkerhed og komfort; udformning af retningslinjer for bedste praksis vedrøren-

de sikre parkeringsområder (lastbiler) samt telematikstyrede parkerings- og reservationssystemer.

4. **Integration af køretøjet i transportinfrastrukturen**, herunder vedtagelse af en åben arkitektur for køretøjsmonteret teknologi til ITS-tjenester; udvikling og evaluering af samarbejdende systemer for at opnå en harmoniseret indførelse samt vurdering af udbygningsstrategier; fastlæggelse af specifikationer for kommunikation mellem infrastrukturanlæg, mellem køretøjer og infrastruktur og mellem køretøjer indbyrdes i samarbejdende systemer; fastlæggelse af et mandat til de europæiske standardiseringsorganisationer vedrørende udvikling af harmoniserede standarder.
5. **Datasikkerhed og – beskyttelse samt spørgsmål om ansvar**, herunder vurdering af sikkerheds- og personbeskyttelsesaspekterne i forbindelse med ITS-systemernes dataanvendelse samt formulering af forslag, der er i fuld overensstemmelse med fællesskabslovgivningen; undersøgelse af spørgsmålet omkring erstatningsansvar i forbindelse med brug af ITS-applikationer og især køretøjsmonterede sikkerhedssystemer.
6. **Europæisk ITS-samarbejde og koordinering**, herunder forslag til retsakt for europæisk samordning (direktivforslaget KOM (2008) 887); udvikling af beslutningstøtteværktøjer til brug for investeringer i ITS; udvikling af retningslinjer for offentlig finansiering af ITS-anlæg via EU og nationale midler (på grundlag af deres økonomiske, sociale og operationelle værdi); etablering af et særligt forum for ITS-samarbejde mellem medlemsstaterne og de regionale/lokale administrationer, der skal fremme ITS-initiativer vedrørende mobilitet i byer.

Samlet set skal resultatet af handlingsplanen sikre:

- En mere miljøvenlig transportsektor. Fx kan ITS anvendt til ruteplanlægning bidrage til at mindske trængslen, gøre transporten mere miljøvenlig og mindske energiforbruget. ITS kan også danne baggrund for differentierede afgifter for kørslen på visse veje, hvilket er en måde at påvirke transportefterspørgslen på. ITS-anvendelser kan skabe "Grønne transportkorridorer" (KOM (2008) 433), hvor transportformerne supplerer hinanden for at gøre det muligt at benytte mere miljøvenlige alternativer ved langdistance transport mellem knudepunkter.

- Øget transporteffektivitet (ITS-anvendelser kan eksempelvis styre logistikkæder, så varerne følger multimodale transportkæder, og transporten dermed bliver så energieffektiv og så omkostningseffektiv som muligt.)
- Bedre sikkerhed (Førerstøttesystemer som f.eks. elektronisk stabilitetskontrol, smidig fartpilot, eCall (hvor udløste airbags og kollisionssensorer via satellit giver geografiske oplysninger til lokale nødhjælpstjenester); ITS-baserede navigationssystemer kan vise lastbilschauffører vej til sikre parkeringsområder, hjælpe dem med at overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.)

Handlingsplanen trækker på flere af Europa-Kommissionens igangværende initiativer, herunder bl.a. handlingsplanen for godstransportlogistik ((KOM 2007) 607), etableringen af Galileo, lovpakken om grønnere transport (KOM (2008)433), i2010-initiativet om intelligente biler (KOM (2007)433).

## 2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en meddelelse fra Kommissionen, er den ikke juridisk bindende og har ingen konsekvenser for dansk ret.

## 3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende interesseorganisationer med frist 2. februar 2009:

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 meddelelsen:

Dansk Transport og Logistik hilser handlingsplanens indsatsområder velkomne, men understreger behovet for at indsatsen fokuseres på praktiske

tiltag, der reelt bringer fordelene fra ITS i anvendelse på både nationalt og europæisk niveau. DTL peger i den forbindelse særligt på: Udarbejdelse af digitalt vejkort; dynamisk trafikinformation; intelligente rutevejledningssystemer; brug af flådedata; systemers basering på kendt teknologi (som GPS og GPRS) frem for oprettelse nye kommunikationskanaler.

Dansk Erhverv støtter helt generelt forslag, som bidrager til en hensigtsmæssig udbygning af ITS-systemer i et europæisk perspektiv, men anfører, at en harmonisering på nuværende tidspunkt eventuelt vil kunne risikere at bidrage til en utilsigtet fiksering af de teknologiske muligheder, som ellers løbende tilpasses den trafikale virkelighed i ofte uensartede og ikke-sammenlignelige lokale trafikmiljøer. Dansk Erhverv henviser i øvrigt til DTL's svar.

Dansk Industri påpeger vigtigheden af samspillet mellemtransportformerne og kommenterer udførligt selve direktivforslaget.

Danske Havne understreger vigtigheden af at sikre, at ITS på vejområdet er kompatibelt med og har kontaktoverflader 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.**

Meddelelsen medfører ikke i sig selv nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Da der er tale om en meddelelse, er spørgsmålet om nærhedsprincippet ikke relevant.

#### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Danmark er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse, der korresponderer med regeringens politik på både transport- og informationsteknologiområdet. Harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafiksikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, hilses generelt velkomment.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Meddelelsen har været gennemgået i Rådets transportarbejdsgruppe den 14. og 28. januar 2009. Der har blandt medlemsstaterne været generelle positive tilkendegivelser til Kommissionens prioritering af ITS. Der er dog en række lande, der har sat spørgsmålstegn ved, hvorvidt det er nødvendigt at gennemføre forslaget vha. et direktiv, ligesom der er flere lande, der mener, at direktivet såvel som handlingsplanen bør præciseres og konkretiseres.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

## **9. Tidligere forlæggelse i Europaudvalget**

Handlingsplanen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.