



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 22. Dezember 2008 (23.12)
(OR. en)**

17564/08

**Interinstitutionelles Dossier:
2008/0263 (COD)**

**TRANS 493
TELECOM 238
IND 236
CODEC 1896**

VORSCHLAG

der: Kommission

vom: 16. Dezember 2008

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2008) 887 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 16.12.2008
KOM(2008) 887 endgültig

2008/0263 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im
Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern**

{SEK(2008)3083}

{SEK(2008)3084}

(Vorlage der Kommission)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele

Wie in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission dargelegt, werden Innovationen eine zentrale Rolle spielen, wenn es darum geht, für mehr Nachhaltigkeit im Straßenverkehr (Sicherheit, Effizienz, Umweltfreundlichkeit, nahtlose Anbindung) zu sorgen. Dabei wird es insbesondere auf die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien, also von **intelligenten Verkehrssystemen (IVS)**, ankommen.

Allerdings vollzieht sich die Einführung von IVS-Lösungen im Straßenverkehr langsamer als erwartet, und im Allgemeinen erfolgt der Aufbau entsprechender Dienste eher bruchstückhaft. So ist ein Flickenteppich nationaler, regionaler und lokaler Lösungen entstanden, ohne dass eine wirkliche Harmonisierung stattgefunden hätte. Die Integrität des Binnenmarktes wird dadurch in Frage gestellt. Eine Folge davon ist, dass IVS auf ineffiziente Weise eingesetzt werden, so dass sie nicht wirksam zur Realisierung der (verkehrs)politischen Ziele und zur Bewältigung der wachsenden Herausforderungen beitragen können, mit denen wir uns im Bereich des Straßenverkehrs konfrontiert sehen.

Das allgemeine Ziel des vorliegenden Vorschlags besteht darin, einen Rahmen festzulegen, der es ermöglicht, die Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme für den Straßenverkehr, einschließlich Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, zu beschleunigen und zu koordinieren. Angestrebt wird eine effizientere, umweltverträglichere und sicherere Mobilität im Güterverkehr und im Personenverkehr in der Europäischen Union. Zu den spezifischen Zielen gehören die Verbesserung der System-Interoperabilität, die Gewährleistung eines nahtlosen Zugangs, die Förderung der Kontinuität der Dienste und die Schaffung eines effizienten Kooperationsmechanismus zwischen allen IVS-Akteuren. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip gilt eine (Rahmen-)Richtlinie als das am besten geeignete Mittel zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks. Die technischen Einzelheiten der Durchführung, also Verfahren und Spezifikationen, werden jedoch von der Kommission mit Unterstützung eines aus Vertretern der Mitgliedstaaten bestehenden Ausschusses festgelegt. Unbeschadet der Aufgaben dieses Ausschusses wird die Kommission eine Europäische IVS-Beratergruppe einsetzen, zu deren Sitzungen Vertreter der relevanten IVS-Akteure eingeladen werden. Aufgabe der Gruppe wird es sein, die Kommission in wirtschaftlichen und technischen Aspekten der Implementierung und Verbreitung von IVS in der EU zu beraten.

• Allgemeiner Kontext

Die zunehmende Überlastung unseres Verkehrssystems (beim Straßengüterverkehr wird bis 2020 ein Anstieg um 55 %, beim Straßenpersonenverkehr ein Anstieg um 36 % erwartet) und der damit verbundene Energieverbrauch wie auch die daraus erwachsenden negativen Folgen für die Umwelt (bis 2020 werden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um weitere 15 % steigen) erfordern einen innovativen Ansatz, wenn man dem zunehmenden Bedarf und den wachsenden Anforderungen an Beförderung und Mobilität gerecht werden will. Herkömmliche Maßnahmen wie der Ausbau der bestehenden Verkehrsnetze werden nicht in erforderlichem Umfang durchführbar sein. Somit gilt es, neue Lösungen zu finden.

Bereits in der Vergangenheit hat die Kommission Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Bereich IVS für den Straßenverkehr stark unterstützt. Erstmals angewandt wurden die Forschungsergebnisse innerhalb der „euro-regionalen“ Projekte, die der Einführung von IVS gewidmet waren und im Rahmen des Programms für das transeuropäische Verkehrsnetz finanziert wurden.

Eines der wichtigsten im Rahmen von i2010 durchgeführten Projekte ist die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“, die darauf abzielt, die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren, Staus und Verkehrsstillstände zu vermeiden und Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen zu senken: Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) trägt zur Verringerung der Unfallzahlen bei, indem es dem Fahrer hilft, die Kontrolle über ein ins Schleudern geratenes Fahrzeug zu bewahren. Bei eCall wird eine Blackbox im Fahrzeug installiert, die Airbagaktivierungs- und Crashsensor-Daten sowie Positionsdaten drahtlos an lokale Rettungsleitstellen übermittelt.

- **Bestehende einschlägige Rechtsvorschriften**

Gegenstand des vorliegenden Vorschlags sind IVS-Anwendungen und -Dienste für den Straßenverkehr, einschließlich Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Vergleichbare – andere Verkehrsarten betreffende – Initiativen sind für den Luftverkehr das Forschungsprogramm zum Luftverkehrsleitsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR), für den Schienenverkehr das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und für die Binnenschifffahrt die Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS). Im Bereich der Schifffahrt wurden bereits SafeSeaNet und Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS) eingerichtet. Bei der Einführung eines automatischen Identifikationssystems (AIS) und eines Systems zur Fernidentifizierung und -verfolgung (LRIT) sind ebenfalls Fortschritte zu verzeichnen.

Auch für den Straßenverkehr gibt es bereits eine Reihe von Vorschriften, insbesondere die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und die Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge. Für die Kohärenz mit den Arbeiten der einschlägigen Ausschüsse wird Sorge getragen.

- **Kohärenz mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Die vorgeschlagene Richtlinie untermauert mehrere der (mikroökonomischen) Ziele der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung. Vor allem wird sie der Verbreitung und effektiven Nutzung von IVS förderlich sein. Darüber hinaus wird sie zur Realisierung folgender Ziele beitragen:

- Förderung aller Formen von Innovation: grenzüberschreitender Wissenstransfer zum effektiven Einsatz von IVS;
- Ausbau, Verbesserung und Vernetzung der europäischen Infrastrukturen sowie Vervollständigung der vorrangigen grenzüberschreitenden Projekte: Prüfung der Zweckdienlichkeit geeigneter Entgeltregelungen für die Nutzung der Infrastruktur;

- Förderung einer nachhaltigen Ressourcennutzung und Stärkung der Synergien zwischen Umweltschutz und Wachstum, insbesondere Förderung der Entwicklung von Konzepten für die Internalisierung externer Kosten;
- Verstärkung und Optimierung der Investitionen in FuE, insbesondere seitens des Privatsektors: Schaffung besserer Rahmenbedingungen für den Einsatz innovativer IVS-Lösungen.

Im Rahmen der Überprüfung des Verkehrsweißbuchs hat die Kommission im Jahr 2006 die zentralen Herausforderungen für das Verkehrswesen in der Europäischen Union aufgezeigt: Verkehrsüberlastung, Energieversorgungssicherheit und Klimawandel. Die Überarbeitung führte zur Formulierung neuer politischer Leitlinien zu Effizienz, Innovation, Logistik und Ökologisierung des Verkehrs, die sich in vollem Einklang mit den Kernpunkten der **Lissabon-Strategie** befinden.

Die von der Kommission im Juli 2008 angenommene Mitteilung zur **Ökologisierung des Verkehrs** (KOM(2008) 433) sieht in Kapitel 4 einen **Aktionsplan für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr** vor. Der Aktionsplan soll von einer Legislativinitiative begleitet werden und ein gemeinsames Konzept dafür darlegen, wie vorhandene Technologien auf den Markt und zum Einsatz gebracht werden können. Im Übrigen bedeutet eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, dass weniger neue Infrastruktur benötigt wird, so dass die Zersplitterung von Lebensräumen und Bodenversiegelung vermieden werden.

Der vorliegende Vorschlag fügt sich des Weiteren in die **EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung** ein, da einige der zentralen Probleme angegangen werden, bei denen man im Zuge der Überprüfung der Agenda im Jahr 2005 zu der Einschätzung gelangt war, dass es stärkerer Impulse bedürfe. Das gemeinsame Anliegen besteht im Wesentlichen darin, den Verkehr nachhaltiger zu machen, um beispielsweise das Ziel einer Verbesserung des Verkehrsnachfragemanagements zu verwirklichen und – was die Straßenverkehrssicherheit anbelangt – dem Ziel näher zu kommen, die Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2010 (gegenüber dem Jahr 2000) zu halbieren. Weitere Aspekte, die indirekt thematisiert werden, sind die Reduzierung des Energieverbrauchs in der EU und – damit verbunden – die Begrenzung der Auswirkungen des Klimawandels.

Darüber hinaus unterstützt die vorgeschlagene Richtlinie die Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen (Navigationssysteme).

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung interessierter Kreise

Anhörungsverfahren, Hauptadressaten und allgemeines Profil der Teilnehmer

Von November 2007 bis Ende Januar 2008 wurden dreizehn Unterredungen mit hochrangigen Experten und Persönlichkeiten geführt, die einschlägigen Organisationen der privaten und öffentlichen Akteure angehören. Ergebnis dieser Befragungen war eine erste Sammlung von Kommentaren zu Faktoren, die einer breiteren Einführung und Marktdurchdringung von IVS

entgegenstehen. Auch wurden Maßnahmen genannt, die getroffen werden könnten, um für eine raschere Verbreitung von IVS zu sorgen.

Zur Diskussion und Konsolidierung dieser Ergebnisse wurden zwei öffentliche Workshops (22. Februar 2008 und 26. März 2008) veranstaltet, an denen insgesamt mehr als 200 Personen teilnahmen. Darüber hinaus fand eine Sitzung des eSafety-Forums statt (Ljubljana, 25. April 2008).

Vom 29.2.2008 bis zum 31.3.2008 wurde eine öffentliche Konsultation im Internet durchgeführt. Die Ergebnisse sind abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Und schließlich erörterten Delegierte der Mitgliedstaaten bei einem Treffen in Brüssel am 26. Mai 2008 die Gründe, aus denen bestimmte der vorgeschlagenen Maßnahmen angezeigt erscheinen.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Art ihrer Berücksichtigung

Aus den Befragungen konnten folgende Hauptschlussfolgerungen gezogen werden:

- Marktdurchdringung: Der Einsatz von IVS muss beschleunigt vorangetrieben werden, insbesondere in den Bereichen Stadtverkehr und Güterverkehr. Die Einführung sollte strategieorientiert sein und darauf abstellen, eine stärkere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten zu erreichen und gleichzeitig Effizienz und Sicherheit des Verkehrsbetriebs zu erhöhen.
- Umsetzungsanforderungen: Es muss eine europaweite Abstimmung über die Interoperabilität der Anwendungen und Dienste erfolgen, damit ihre nahtlose grenzüberschreitende Bereitstellung ermöglicht wird. Dies beinhaltet auch eine Harmonisierung und gegebenenfalls Standardisierung der Vorschriften und Verfahren für die Datenerhebung und -verarbeitung.
- Einführungsstrategie: Eine breite Einführung und Integration von In-Car-Diensten (z. B. Geschwindigkeitswarner, eCall, Bereitstellung von Echtzeitverkehrsinformationen) erfordert eine Gesamtstrategie und abgestimmte Maßnahmen, die von maßgeblichen Akteuren aus der Industrie, Straßenverkehrsbehörden und Netzbetreibern gleichermaßen unterstützt werden.
- Koordinierung zwischen den Akteuren: Den Absichtserklärungen müssen Taten folgen: Es ist eine bereichsübergreifende Koordinierungsgruppe einzurichten, in der alle zentralen Akteure – Anwendungsentwickler, Industrie und Behörden – vertreten sind.

Diese Schlussfolgerungen wurden durch die Ergebnisse der Workshops bestätigt und zum Teil ergänzt:

- Umsetzungsstrategie: Die Strategie sollte in Form eines detaillierten „Fahrplans“ festgelegt werden, in dem genau angegeben ist, welche Maßnahmen geplant sind und welche Verantwortlichkeiten den verschiedenen Akteuren – Kommission, Behörden, Industrie usw. – obliegen. Soweit sinnvoll, sollten die Maßnahmen durch eine geeignete Rechtsgrundlage untermauert werden. Was die spezifischen Anwendungen und Dienste anbelangt, wurden folgende Aspekte für relevant erachtet:

- (1) Mensch-Maschine-Interaktion (MMI) Aufgrund der Sicherheitsimplikationen sind standardisierte Plattformen und Schnittstellen erforderlich.
 - (2) Fahrzeugsicherheitssysteme: Kooperative Systeme (bei denen Fahrzeuge und Infrastruktur über Mobilkommunikation interagieren) erfordern einen synchronisierten Einsatz in Fahrzeug und Infrastruktur.
 - (3) eCall: Sollte nicht als alleinstehende Anwendung eingeführt werden.
 - (4) Elektronische Bezahlung: Die innerstaatlich und grenzüberschreitend flächendeckende Einführung elektronischer Mautsysteme wird als unerlässlich erachtet, wenn eine faire und einheitliche Gebührenbelastung aller gewerblichen Verkehrsnutzer gewährleistet werden soll.
 - (5) Verkehrsmanagement: Die komplexe Natur des Straßenverkehrsmanagements, das sowohl öffentliche als auch private Verkehrsmittel und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern umfasst, erfordert neue, ganzheitlichere, systembasierte Konzepte für Verkehrsmanagement und -steuerung. Eine breite Plattform für den Informationsaustausch zwischen den relevanten Akteuren – Netz- und Dienstbetreibern, Straßenverkehrsbehörden, regionalen/lokalen Behörden – wird als entscheidend für die Verwirklichung eines derart ambitionierten Ziels angesehen.
- Abstimmung über den „Fahrplan“ und Koordinierung: Zwar bedarf es eindeutig einer EU-Koordinierungsstruktur, doch sollte es nicht zu Überschneidungen mit ähnlichen bereits bestehenden Gremien, wie dem eSafety-Forum, ERTICO usw., kommen.
 - Business-Cases: Als eine Priorität wird die Erstellung von Business-Cases zur Absteckung des Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Sektor im Bereich IVS-Anwendungen und -Dienste gesehen.

Alle genannten Aspekte und Beiträge wurden bei der Konzipierung der geplanten Maßnahmen (siehe IVS-Aktionsplan) gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Intelligente Verkehrssysteme.

Methodik

Befragungen der Akteure und Workshops; Zusammenkünfte mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten; vorbereitende Studie für eine Folgenabschätzung zum IVS-Aktionsplan der Kommission.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Mit der Durchführung der vorbereitenden Studie und der Befragungen wurden erfahrene Berater von COWI-ECORYS und von Ankerbold Consulting betraut.

Von November 2007 bis Januar 2008 wurden dreizehn Unterredungen mit hochrangigen Experten und Persönlichkeiten geführt, die folgende Akteure repräsentierten: nationale Verkehrsministerien, Regierungsagenturen für die Entwicklung und Einführung von IVS, eine städtische Behörde, eine mitgliedschaftsbasierte internationale Organisation, in der verschiedene Partner gemeinsam an der Entwicklung IVS-gestützter Dienste arbeiten, Autobahnmautsystembetreiber, einen Diensteanbieter im Bereich IVS-basierte Informationen, eine mitgliedschaftsbasierte Organisation aus dem Bereich des Schwerlastverkehrs, Direktionen der nationalen Straßenverkehrsbehörden, einen Mobiltelekommunikationsbetreiber sowie einen Hersteller elektronischer Bauteile für die Automobilindustrie.

Zur Konsolidierung der Ergebnisse dieser Befragungen wurden zwei Workshops veranstaltet, und zwar am 22. Februar und am 26. März 2008, an denen insgesamt über 200 Personen teilnahmen. Außerdem fand am 25. April 2008 in Ljubljana eine Sitzung des eSafety-Forums¹ statt.

Und schließlich erörterten Delegierte der Mitgliedstaaten die Gründe, aus denen bestimmte der bei einem Treffen in Brüssel am 26. Mai 2008 präsentierten Maßnahmen angezeigt erscheinen.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung

Eine raschere und besser koordinierte Einführung von IVS für den Straßenverkehr in Europa erfordert die Einrichtung einer umfassenden Koordinierungsstruktur und eines alle Akteure einbeziehenden formalisierten Forums, in dessen Rahmen Behörden und Vertreter der Wirtschaft zusammenkommen, um konsensbildende Maßnahmen zur Förderung einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit zu erörtern. Wo noch keine geeigneten Plattformen aufgebaut wurden, wird zur Konsensfindung die Veranstaltung von „Rundtischgesprächen“ empfohlen. Erforderlich ist eine IVS-Governance-Struktur mit einer Hierarchie von Gremien für die Konsensfindung und die Koordinierung der IVS-Einführung auf lokaler/regionaler, nationaler und europäischer Ebene.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Runde der Konsultation der Akteure ist im Internet verfügbar:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Folgenabschätzung**

Bei der Folgenabschätzung wurden drei Politikoptionen geprüft:

Option A: Keine weiteren neuen Maßnahmen

Diese Option setzt auf die laufenden Tätigkeiten der Kommission, z. B. spezifische Forschung, die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ (Forschung, technische Harmonisierung und Bewusstseinsbildung), Unterstützung bei der Einführung (EasyWay, CIVITAS), politisch nicht koordinierte Normungsinitiativen, Konsultation der Akteure. Die Kommission leistet

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm.

weiterhin finanzielle Unterstützung für Forschung und Einführung, freiwillige Vereinbarungen, spezifische Normungsaufträge und (in begrenztem Umfang) Regulierungsarbeiten. Allerdings findet zwischen öffentlichem und privatem Sektor und zwischen den Mitgliedstaaten nur eine geringe Koordinierung statt.

Die Fortführung dieses Ansatzes würde letztlich bedeuten, dass auch der derzeit eher bruchstückhafte Charakter der IVS-Anwendungen und -Dienste innerhalb der Europäischen Union bestehen bliebe, was Entwicklungsungleichgewichte und eine Diskontinuität der IVS-Dienste zur Folge hätte.

Option B: Lösung von Problemen durch Konzentration auf Koordinierungs- und Synergiemaßnahmen

Im Falle von Option B würden folgende vorrangige Maßnahmen ins Auge gefasst:

- (1) Definition einer **funktionsoffenen fahrzeuginternen Plattform**, die eine unterschiedliche Verwendung von Schlüsselkomponenten (Kommunikationstechnologien, Positionsbestimmung, Verarbeitungsleistung und Mensch-Maschine-Schnittstelle) ermöglicht;
- (2) Einsetzung einer **hochrangigen Gruppe** als Forum für die IVS-Akteure, innerhalb dessen sie einschlägige Informationen austauschen, eine umfassende Vision entwickeln, Leitlinien für die Einführung von IVS erstellen und die Kommission beraten können;
- (3) Festlegung eines Rahmens für eine optimierte Nutzung von **Straßen- und Verkehrsdaten**;
- (4) Schaffung eines Rahmens, der die **Kontinuität der IVS-Dienste** (z. B. Schnittstellen zwischen Fern- und Nahverkehr) gewährleistet;
- (5) Befassung mit Fragen der Datensicherheit, des Datenschutzes, des Schutzes der **Privatsphäre** und der **Haftung**.

Im Rahmen dieser Option würden horizontale, indirekt mit der Einführung von IVS zusammenhängende Fragen aufgegriffen, wobei der Fokus auf einer verbesserten Konzertierung zwischen den verschiedenen Akteuren läge. Die Top-down-Steuerung wird als eine konstruktive und wirksame Lösung gesehen, die zu synchronisierten Maßnahmen führen würde und bestimmten IVS-Diensten eine harmonischere Marktdurchdringung – mit entsprechender politischer Unterstützung – ermöglichen würde, als dies beim Basisszenario A der Fall wäre.

Bei Option B kommen die Instrumente zum Einsatz, die den Dienststellen der Kommission zur Verfügung stehen, um gemeinsame Normungsaufträge zu unterstützen und Prioritäten für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung oder für Rechtsetzungsarbeiten festzulegen.

Option B+: Option B, erweitert durch eine Richtlinie und ein Ausschussverfahren

Option B+ basiert auf denselben Maßnahmen wie Option B, sieht darüber hinaus aber eine Formalisierung der Zusammenarbeit und der Koordinierung vor. Anstatt einer hochrangigen IVS-Gruppe würden folgende Gremien eingesetzt:

- (1) ein **Europäischer IVS-Ausschuss**, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und dessen Aufgabe es ist, die Kommission im Wege eines Ausschussverfahrens bei der Festlegung spezifischer Maßnahmen in bestimmten Bereichen (die den unter Option B vorgesehenen grundlegenden Maßnahmen entsprechen) zu unterstützen, sowie
- (2) eine **IVS-Beratergruppe**, der hochrangige Vertreter verschiedener relevanter Bereiche (z. B. IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber, Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände usw.) angehören und deren Aufgabe es wäre, die Kommission in wirtschaftlichen und technischen Fragen zu beraten und die Anforderungen und Prioritäten der Diensteanbieter und der Nutzer zu erörtern.

Mit Unterstützung des Europäischen IVS-Ausschusses würde die Kommission

- im Rahmen ihres Auftrags – und soweit erforderlich – über folgende spezifische Maßnahmen beschließen:
 - (1) Festlegung von Verfahren und Spezifikationen, insbesondere für eine beschleunigte Verbreitung und Nutzung von Verkehrs- und Reisedaten, europäisches Straßenverkehrsmanagement, Kontinuität der IVS-Dienste für den Güter- und den Personenverkehr, Sicherheit im Straßenverkehr, Definition einer offenen fahrzeuginternen Plattform für IVS-Dienste, insbesondere auch Anwendung eines Normungsverfahrens (CEN/CENELC/ETSI);
 - (2) Typengenehmigung für straßeninfrastrukturbezogene IVS-Ausrüstungen und -Software, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2002/24/EG, 2003/37/EG und 2007/46/EG² fallen;
- Informationen mit den Mitgliedstaaten austauschen.

Die Vorlage von Vorschlägen für sekundärrechtliche Vorschriften im Wege des Ausschussverfahrens würde es der Kommission ermöglichen, eine effektive Koordinierung zwischen den Akteuren zu gewährleisten, so dass bestehende Engpässe und Barrieren beseitigt werden können.

Der Hauptunterschied zwischen Option B und Option B+ besteht darin, dass Option B+ den Erlass einer Richtlinie vorsieht, durch die den Mitgliedstaaten Verpflichtungen in den unter Option B genannten vorrangigen Bereichen auferlegt werden, sowie darin, dass anstatt einer hochrangigen Gruppe ein Europäischer IVS-Ausschuss eingesetzt wird, der die Kommission im Wege des Ausschussverfahrens unterstützt. Unter Berücksichtigung sowohl der direkten Folgen (beschleunigte Einführung von IVS) als auch der indirekten Folgen (Unterstützung bei

² ITS unterliegen im Übrigen auch den einschlägigen Rechtsvorschriften über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (FuTKEE-Richtlinie 1999/5/EG), über die elektromagnetische Verträglichkeit (Richtlinie 2004/108/EG), über elektrische Betriebsmittel (Niederspannungsrichtlinie 2006/95/EG), über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsnetze und -dienste ([Richtlinie 2002/21/EG](#)), über die Genehmigung elektronischer Kommunikationsnetze und -dienste ([Richtlinie 2002/20/EG](#)) und über den Zugang zu elektronischen Kommunikationsnetzen und zugehörigen Einrichtungen sowie deren Zusammenschaltung ([Richtlinie 2002/19/EG](#)). Ähnliche Vorschriften sind für straßeninfrastrukturbezogene ITS-Ausrüstungen und -Software erforderlich.

der Konzipierung wirtschaftlicher, gesellschaftspolitischer und umweltbezogener Maßnahmen) **wird Option B+ der Vorzug gegeben**, da hier eine größere Wirkung erzielt würde als im Falle der anderen Optionen, insbesondere was die Zusammenarbeit und die Möglichkeit einer rascheren Einigung in spezifischen Fragen anbelangt, die einer europaweiten Einführung von IVS im Wege stehen. Die angestrebten positiven Wirkungen – Verringerung der Verkehrsüberlastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Emissionsminderung – würden somit früher eintreten.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassende Darstellung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Im vorgeschlagenen IVS-Aktionsplan wird dargelegt, welche Bereiche im Hinblick auf eine beschleunigte und koordinierte EU-weite Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten für vorrangig erachtet werden.

Die vorgeschlagene Richtlinie gibt einen Rahmen für die Durchführung des IVS-Aktionsplans vor. Die den Mitgliedstaaten durch die Richtlinie auferlegten Verpflichtungen werden von der Kommission unterstützt, indem diese – mit Blick auf eine EU-weite koordinierte Einführung interoperabler IVS im Wege des Ausschussverfahrens gemeinsame Spezifikationen festlegt. Die entsprechenden Arbeiten werden von der Kommission mit Unterstützung eines Europäischen IVS-Ausschusses durchgeführt. Damit wird auch ein Rahmen für den Informationsaustausch mit den Mitgliedstaaten geschaffen.

Unbeschadet der Rolle des Ausschusses setzt die Kommission eine IVS-Beratergruppe ein. Dieser Gruppe werden hochrangige Persönlichkeiten angehören, die die Hauptakteure (IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrs- und Anlagenbetreiber, Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände) repräsentieren und die Kommission in wirtschaftlichen und technischen Fragen der Einführung und Anwendung von IVS in der Europäischen Union beraten. Die IVS-Beratergruppe wird Beiträge bereits bestehender Foren (eSafety-Forum, ETRAC usw.) zusammentragen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 Absatz 1 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Der Vorschlag befindet sich im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip, denn er betrifft transnationale Aspekte, die von den Mitgliedstaaten nicht in zufriedenstellender Weise geregelt werden können, wie etwa die Interoperabilität von Ausrüstungen und die Schaffung eines Binnenmarktes für IVS-Dienste. In erster Linie geht es um Maßnahmen zur transnationalen Einführung einschlägiger Anwendungen und Dienste. Ziel ist es, europäische und/oder harmonisierte grenzüberschreitende Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Reiseinformationen und Verkehrsmanagement einzuführen. Zum Zweiten ist zu bedenken, dass die Mitgliedstaaten, wenn die Europäische Union keine weiteren Maßnahmen treffen würde, weiterhin individuelle Lösungen entwickeln und implementieren würden. Dies könnte

zu einer technologischen Zersplitterung führen und eine künftige Harmonisierung und Standardisierung in Frage stellen oder langwierige Verfahren zur Gewährleistung der Interoperabilität nach sich ziehen (wie dies beim europäischen elektronischen Mautdienst der Fall ist). Eine weitere Verschlechterung der Situation im Bereich des Straßenverkehrs (Unfälle, Staus, fehlende grenzüberschreitende Kontinuität) würde den Anforderungen des Vertrags (insbesondere Artikel 70 – „gemeinsame Verkehrspolitik“ – und Artikel 154 – „Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze“) zuwiderlaufen. Zum Dritten sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erforderlich und hätten auch klare Vorteile wegen ihrer Wirkung (z. B. gemeinsame Vorschriften zur Haftung sowie zur Datensicherheit und zum Schutz der Privatsphäre) oder ihrer Größenordnung (z. B. Senkung der Kosten von IVS-Anwendungen aufgrund gemeinsamer Spezifikationen und damit verbundener Größenvorteile). Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme kann somit nur auf Gemeinschaftsebene auf der Grundlage eines gemeinschaftlichen Rechtsakts erreicht werden.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Eine Festlegung aller erforderlichen detaillierten Spezifikationen durch den Rat und das Europäische Parlament auf Einzelbasis wäre weder praktikabel noch unter zeitlichen Gesichtspunkten effizient. Das Engagement der Kommission beschränkt sich auf das zur Erreichung der Ziele des Vorschlags notwendige Minimum und geht nicht über das hierzu erforderliche Maß hinaus. Es beschränkt sich darauf, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen IVS-Ausschuss und zur Unterstützung der Mitgliedstaaten Verfahren und Spezifikationen in klar definierten vorrangigen Bereichen festzulegen, die einen supranationalen Ansatz erfordern. Geringere Befugnisse würden eine EU-weite integrierte und koordinierte Einführung interoperabler IVS im Straßenverkehr, einschließlich ihrer Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, in Frage stellen. Der vorgeschlagene Text wird dem Verhältnismäßigkeitsprinzip gerecht.

Die finanziellen und administrativen Kosten beschränken sich auf die Finanzierung der Reisekosten im Zusammenhang mit den Sitzungen des Ausschusses und der Beratergruppe.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Der bisher von der Wirtschaft verfolgte Ansatz der Selbstregulierung reicht nicht aus. Somit sind verbindliche Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene erforderlich.

Eine Verordnung wäre zu präskriptiv, da sich die für einen optimalen Umfang der IVS-Einführung erforderlichen Maßnahmen vielfach von einem Land zum anderen unterscheiden. Andererseits würden „weiche“ Maßnahmen, wie etwa Empfehlungen oder eine Koordinierungsunterstützung, nicht unmittelbar zu einer allgemeinen Verbesserung der Situation im Sinne einer beschleunigten und koordinierten Einführung und Anwendung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr, einschließlich Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, führen.

Sowohl Nutzer als auch Hersteller von Hardware und Software brauchen ein gewisses Maß an „Sicherheit“ in Bezug auf die zu erbringenden Dienste und die für ihre Erbringung bzw. Inanspruchnahme erforderliche Ausrüstung.

Daher ist ein Rechtsrahmen auf europäischer Ebene erforderlich. Eine Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, den einvernehmlich festgelegten Rahmen entsprechend ihren individuellen Bedürfnissen anzupassen.

Eine Richtlinie ist das am besten geeignete Instrument, da die den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen dem unterschiedlichen Stand der Einführung und Anwendung von IVS Rechnung tragen und es den Mitgliedstaaten ermöglichen, sich auf ihre jeweiligen Umsetzungsprioritäten zu konzentrieren, wobei die Zuständigkeit und die Befugnis, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen IVS-Ausschuss die technischen Einzelheiten (also Verfahren und Spezifikationen) festzulegen und auf diese Weise die Umsetzung zu unterstützen, weiterhin bei der Kommission liegen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Erstattung der Reisekosten (Europäischer IVS-Ausschuss und Beratergruppe, jeweils vier Sitzungen pro Jahr): 122 200,00 EUR.

5. WEITERE ANGABEN

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die aus dem Wachstum der europäischen Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger resultierende Zunahme des Straßenverkehrs ist eine der Hauptursachen der wachsenden Überlastung der Straßeninfrastruktur, des steigenden Energieverbrauchs sowie von ökologischen und sozialen Problemen.
- (2) Will man diese gewaltigen Herausforderungen meistern, kann man es nicht bei herkömmlichen Maßnahmen, wie etwa dem Ausbau der bestehenden Straßenverkehrsinfrastruktur, belassen. Bei der Suche nach für die Gemeinschaft geeigneten Lösungen werden Innovationen eine entscheidende Rolle spielen.
- (3) Die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr und an seinen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (intelligente Verkehrssysteme, IVS) wird einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Umweltleistung, der – u. a. energetischen – Effizienz, der Straßenverkehrssicherheit sowie der Mobilität von Personen und Gütern leisten und gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung steigern.
- (4) Fortschritte in der Anwendung der Informations- und Kommunikationstechnologien bei anderen Verkehrsträgern sollten nunmehr auch ihren Niederschlag in den

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

Entwicklungen im Straßenverkehrssektor finden, damit auf diesem Gebiet insbesondere ein höherer Grad der Integration zwischen Straßenverkehr und anderen Verkehrsträgern erreicht wird.

- (5) In einigen Mitgliedstaaten werden bereits innerstaatliche Anwendungen der einschlägigen Technologien im Straßenverkehrssektor eingeführt, doch handelt es sich nach wie vor eher um fragmentarische und unkoordinierte Maßnahmen, die nicht geeignet sind, eine gemeinschaftsweite geografische Kontinuität der IVS-Dienste sicherzustellen.
- (6) Zur Gewährleistung einer koordinierten und effektiven Einführung von IVS in der gesamten Gemeinschaft sollten gemeinsame Spezifikationen festgelegt werden. Priorität sollte dabei zunächst einmal vier zentralen Bereichen für die Entwicklung und Einführung von IVS eingeräumt werden.
- (7) Die gemeinsamen Spezifikationen sollten auch die Erfahrungen und Ergebnisse berücksichtigen und nutzen, die bereits in diesem Bereich gewonnen wurden, insbesondere im Kontext der von der Kommission im April 2002 ins Leben gerufenen Initiative *eSafety*⁶. Im Rahmen dieser Initiative hat die Kommission das *eSafety*-Forum eingerichtet mit dem Ziel, Empfehlungen zur Unterstützung der Entwicklung, Einführung und Nutzung von *eSafety*-Systemen anzuregen und umzusetzen.
- (8) IVS sollten auf interoperablen Systemen basieren, denen offene und öffentliche Normen zugrunde liegen und die ohne Unterschied allen Anbietern von Anwendungen und Diensten wie auch allen Nutzern zugänglich sind.
- (9) Die Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten ist mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden. Das sollte den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entsprechend geschehen, die unter anderem in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁷ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation⁸ festgelegt sind.
- (10) Die Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten, insbesondere Verkehrs- und Reiseinformationsdiensten, ist mit der Verarbeitung und Verwertung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten verbunden, die aus Unterlagen im Besitz von Einrichtungen des öffentlichen Sektors in den Mitgliedstaaten stammen. Die Verarbeitung und Verwertung solcher Daten sollte entsprechend den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften geschehen, die in der Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors⁹ festgelegt sind.

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf.

⁷ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁸ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

⁹ ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

- (11) Mit der Richtlinie 2007/46/EG¹⁰ wird ein Rahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge festgelegt, während die Richtlinien 2002/24/EG¹¹ und 2003/37/EG¹² die Erteilung der Typengenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge bzw. der Typengenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen regeln. Die Bestimmungen dieser Richtlinien gelten für in Fahrzeugen installierte Ausrüstungen zur Nutzung von IVS, nicht jedoch für externe IVS-Ausrüstungen und –Software der Straßeninfrastruktur, die somit nationalen Typengenehmigungsverfahren unterliegen sollten.
- (12) Für IVS-Anwendungen und -Dienste, für die präzise und garantierte Zeitgebungs- und Ortungsdienste erforderlich sind, sollten satellitengestützte Infrastrukturen oder Technologien, die einen vergleichbaren Präzisionsgrad gewährleisten, genutzt werden.¹³
- (13) Zentrale Akteure, wie IVS-Diensteanbieter, Verbände von IVS-Nutzern, Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber, Vertreter der herstellenden Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände und örtliche Behörden sollten über die Möglichkeit verfügen, die Kommission in wirtschaftlichen und technischen Fragen der Einführung von IVS in der Gemeinschaft zu beraten.
- (14) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁴ beschlossen werden.
- (15) Insbesondere sollte die Kommission über die Befugnis verfügen, Maßnahmen zur Änderung der Anhänge sowie Maßnahmen zur Festlegung detaillierterer Spezifikationen für die Entwicklung, Implementierung und Nutzung interoperabler IVS zu beschließen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, u. a. durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (16) Zur Gewährleistung eines koordinierten Vorgehens sollte die Kommission für Kohärenz zwischen den Tätigkeiten des aufgrund dieser Richtlinie eingesetzten Ausschusses und den Tätigkeiten der Ausschüsse sorgen, die aufgrund der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft¹⁵, der Verordnung

¹⁰ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

¹¹ ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

¹² ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

¹³ Siehe Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004, ABl. L 3 vom 5.1.2005, und Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008, ABl. L 196 vom 24.7.2008, S. 1.

¹⁴ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹⁵ ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

(EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr¹⁶ und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹⁷ eingesetzt wurden.

- (17) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung einer gemeinschaftsweiten koordinierten Einführung interoperabler IVS, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen für die koordinierte Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme in der Gemeinschaft sowie für die Ausarbeitung der zu diesem Zweck erforderlichen Spezifikationen festgelegt.

Die Richtlinie gilt für alle intelligenten Verkehrssysteme im Bereich des Straßenverkehrs und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff

- (a) „Intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ Systeme, bei denen zur Unterstützung des Straßenverkehrs (einschließlich Infrastrukturen, Fahrzeugen und Nutzern) und für die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern Informations- und Kommunikationstechnologien eingesetzt werden;
- (b) „Interoperabilität“ die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben;
- (c) „IVS-Anwendung“ ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS;
- (d) „IVS-Dienst“ die Nutzung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operationellen Rahmens mit dem Ziel, zur

¹⁶ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

¹⁷ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Erhöhung der Sicherheit für die Nutzer, der Effizienz, des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen;

- (e) „IVS-Diensteanbieter“ einen Anbieter eines öffentlichen oder privaten IVS-Dienstes;
- (f) „IVS-Nutzer“ Nutzer von IVS-Anwendungen oder -Diensten, einschließlich Reisenden, Nutzern und Betreibern der Straßenverkehrsinfrastruktur, Flottenmanagern und Betreibern von Notdiensten;
- (g) „mobiles Gerät“ ein kommunikations- oder informationstechnisches Gerät, das vom Fahrer in einem Fahrzeug mitgeführt und während der Fahrt genutzt werden kann, wie etwa ein Mobiltelefon, ein Navigationssystem oder ein Taschencomputer;
- (h) „Plattform“ die funktionale, technische und operationelle Umgebung, die die Einführung, die Bereitstellung oder den Betrieb von IVS-Anwendungen und -diensten ermöglicht.

Artikel 3

Einführung von IVS

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die koordinierte Einführung und Nutzung interoperabler IVS-Anwendungen und -Dienste in der Gemeinschaft zu gewährleisten.
2. Die Mitgliedstaaten haben insbesondere folgende Aufgaben:
 - (a) Sie sorgen dafür, dass den IVS-Nutzern und IVS-Diensteanbietern zuverlässige, regelmäßig aktualisierte und relevante Straßenverkehrsdaten zur Verfügung gestellt werden.
 - (b) Sie sorgen dafür, dass Straßenverkehrs- und Reisedaten sowie andere relevante Informationen zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen und Verkehrsleitstellen in verschiedenen Regionen oder verschiedenen Mitgliedstaaten ausgetauscht werden.
 - (c) Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Integration sicherheitsrelevanter IVS-Systeme in Fahrzeuge und Straßeninfrastrukturen und zur Entwicklung sicherer Mensch-Maschine-Schnittstellen, insbesondere für mobile Geräte.
 - (d) Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Integration unterschiedlicher IVS-Anwendungen, einschließlich Informationsaustausch und Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Straßeninfrastruktur innerhalb einer einzigen Plattform.
3. Für IVS-Anwendungen und -Dienste, die eine umfassende, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitgebung und Ortung erfordern, werden satellitengestützte

Infrastrukturen oder sonstige einen vergleichbaren Präzisionsgrad gewährleistende Technologien genutzt.

4. Beim Erlass der gemäß den Absätzen 1 und 2 zu treffenden Maßnahmen beachten die Mitgliedstaaten die in Anhang I festgelegten Grundsätze.

Artikel 4

Spezifikationen

1. Die Kommission legt Spezifikationen für die Einführung und Nutzung von IVS fest, insbesondere in folgenden vorrangigen Bereichen:
 - (a) optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
 - (b) Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement auf den europäischen Verkehrskorridoren und in Ballungsräumen;
 - (c) Sicherheit im Straßenverkehr;
 - (d) Einbindung des Fahrzeugs in die Verkehrsinfrastruktur.
2. Die Spezifikationen beruhen auf den in Anhang I definierten Grundsätzen und beinhalten mindestens die in Anhang II genannten Hauptelemente.
3. Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Hinzufügung bewirken, werden nach dem in Artikel 8 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 5

Typengenehmigung für straßeninfrastrukturbezogene IVS-Ausrüstungen und -Software

1. Soweit aus Gründen der Effizienz, namentlich der Energieeffizienz, der Sicherheit oder des Umweltschutzes erforderlich, werden IVS-Ausrüstungen und -Softwareanwendungen, die nicht unter die Richtlinien 2002/24/EG, 2003/37/EG und 2007/46/EG fallen, vor Inbetriebnahme typgeprüft.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche nationalen Stellen für die Erteilung der Typengenehmigung der unter diese Richtlinie fallenden IVS-Ausrüstungen und -Software zuständig sind. Die Kommission übermittelt diese Informationen den anderen Mitgliedstaaten.
3. Alle Mitgliedstaaten erkennen die Typengenehmigungen an, die von den in Absatz 2 erwähnten nationalen Stellen der anderen Mitgliedstaaten erteilt werden.

Artikel 6

Vorschriften über Vertraulichkeit, Sicherheit und Weiterverwendung von Informationen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Anwendung von IVS die Gemeinschaftsvorschriften zum Schutz der Grundfreiheiten und Grundrechte natürlicher Personen, insbesondere die Bestimmungen der Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG, eingehalten werden.
2. Insbesondere stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass IVS-Daten und -Aufzeichnungen gegen Missbrauch, wie unberechtigten Zugang, Änderung oder Verlust, geschützt sind.
3. Es gilt die Richtlinie 2003/98/EG¹⁸.

Artikel 7

Änderungsverfahren

Die Kommission kann die Anhänge abändern, um den bei der Anwendung dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen, und sie kann die Anhänge an den technischen Fortschritt anpassen.

Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, u. a. durch Hinzufügung, bewirken, werden nach dem in Artikel 8 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 8

Ausschuss

1. Die Kommission wird unterstützt von einem Ausschuss, dem „Europäischen IVS-Ausschuss“ („European ITS Committee“, EIC), im Folgenden „Ausschuss“ genannt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 9

Europäische IVS-Beratergruppe

Die Kommission setzt eine Europäische IVS-Beratergruppe ein, deren Aufgabe es ist, sie in wirtschaftlichen und technischen Fragen der Einführung und Nutzung von IVS in der

¹⁸ ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

Gemeinschaft zu beraten. Die Gruppe setzt sich aus hochrangigen Vertretern der einschlägigen IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber, herstellenden Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände, örtlichen Behörden und anderer relevanter Foren zusammen.

Artikel 10

Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission spätestens am *[sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* einen ausführlichen Bericht über die Aktivitäten und Projekte vor, die auf nationaler Ebene in den in Artikel 4 Absatz 1 definierten vorrangigen Bereichen durchgeführt wurden; der Bericht enthält mindestens die in Anhang III genannten Informationen.
2. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission spätestens am *[zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* ihre Pläne für nationale IVS-Maßnahmen in den folgenden fünf Jahren vor; die Pläne enthalten mindestens die in Anhang III genannten Informationen.
3. In der Folge berichten die Mitgliedstaaten jährlich über die bei der Durchführung dieser Pläne erzielten Fortschritte.
4. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat halbjährlich Bericht.

Artikel 11

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am *[24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I

GRUNDSÄTZE FÜR DIE EINFÜHRUNG VON IVS GEMÄSS ARTIKEL 3

Die Auswahl und Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten erfolgt auf der Grundlage einer Bedarfsanalyse unter Einhaltung nachstehender Grundsätze:

- (a) **Effektivität:** Fähigkeit, einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme zu leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenüber sieht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit)
- (b) **Kostenwirksamkeit:** Kosten im Verhältnis zum Nutzen im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele
- (c) **Geografische Kontinuität:** gemeinschaftsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste, insbesondere innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes
- (d) **Interoperabilität:** Fähigkeit von Systemen, untereinander Daten auszutauschen und Informationen und Wissen gemeinsam zu nutzen
- (e) **Ausgereiftheit:** Stand der Entwicklung .

ANHANG II

HAUPTELEMENTE DER SPEZIFIKATIONEN GEMÄSS ARTIKEL 4

(1) Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten

Die Spezifikationen für eine optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten beinhalten Folgendes:

- (a) Festlegung der Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Präzision und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von Echtzeitverkehrs- und Reiseinformationen für IVS-Nutzer zu gewährleisten, insbesondere:
 - Verfügbarkeit präziser öffentlicher Straßen- und Echtzeitverkehrsdaten für die Bereitstellung von Verkehrs- und Reiseinformationen in Echtzeit für IVS-Diensteanbieter;
 - Förderung des grenzüberschreitenden elektronischen Austauschs zwischen den zuständigen Behörden und Akteuren und den einschlägigen IVS-Diensteanbietern;
 - zeitnahe Aktualisierung der für die Bereitstellung von Verkehrs- und Reiseinformationen in Echtzeit herangezogenen öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten durch die zuständigen Behörden und Akteure;
 - zeitnahe Aktualisierung von Echtzeitverkehrs- und Reiseinformationen durch die IVS-Diensteanbieter;
- (b) Festlegung der Anforderungen an die Erhebung von Straßen- und Verkehrsdaten (einschließlich z. B. Verkehrsplänen, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen, insbesondere für Lastkraftwagen) durch die zuständigen Behörden sowie der Anforderungen an die Bereitstellung der Daten für IVS-Diensteanbieter, insbesondere:
 - Verfügbarkeit der von den zuständigen Behörden erhobenen öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten (einschließlich Verkehrsplänen, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen) für IVS-Diensteanbieter;
 - Förderung des elektronischen Austauschs zwischen den zuständigen Behörden und den IVS-Diensteanbietern;
 - zeitnahe Aktualisierung der öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten (einschließlich Verkehrsplänen, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen) durch die zuständigen Behörden;
 - zeitnahe Aktualisierung der IVS-Dienste und -Anwendungen unter Heranziehung der einschlägigen öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten durch die IVS-Diensteanbieter;

- (c) Festlegung der Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Präzision der für digitale Karten verwendeten öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten sowie deren Verfügbarkeit für die Hersteller digitaler Karten und für Diensteanbieter zu gewährleisten, insbesondere:
- Verfügbarkeit der für digitale Karten verwendeten öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten für Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter;
 - Förderung des elektronischen Austauschs zwischen den zuständigen Behörden und Akteuren und den privaten Herstellern und Anbietern digitaler Karten;
 - zeitnahe Aktualisierung der für digitale Karten verwendeten öffentlichen Straßen- und Verkehrsdaten durch die zuständigen Behörden und Akteure;
 - zeitnahe Aktualisierung der digitalen Karten durch die Hersteller digitaler Karten und die Diensteanbieter;
- (d) Festlegung der Mindestanforderungen an die unentgeltliche Bereitstellung „allgemeiner Verkehrsmeldungen“ für alle Straßennutzer sowie der Mindestinhalte, insbesondere:
- Verwendung einer standardisierten Liste sicherheitsrelevanter Verkehrereignisse („allgemeine Verkehrsmeldungen“), die den IVS-Nutzern unentgeltlich übermittelt werden sollten;
 - Kompatibilität der „allgemeinen Verkehrsmeldungen“ und deren Integration in die IVS-Dienste für die Bereitstellung von Verkehrs- und Reiseinformationen in Echtzeit.

(2) Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement auf den europäischen Verkehrskorridoren und in Ballungsräumen

Die Spezifikationen zur Kontinuität und Interoperabilität der Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement auf den europäischen Verkehrskorridoren und in Ballungsräumen beinhalten Folgendes:

- (a) Festlegung der Mindestanforderungen / unverzichtbaren Anforderungen an die verkehrsträgerübergreifende Kontinuität der IVS-Dienste im Bereich des Güter- und des Personenverkehrs entlang den Verkehrskorridoren, insbesondere:
- Förderung des elektronischen Austauschs von Verkehrsdaten und -informationen auf grenzüberschreitender Ebene, auf überregionaler Ebene oder zwischen urbanen und interurbanen Gebieten zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen/Verkehrsleitstellen;
 - Nutzung standardisierter Informationsflüsse oder Verkehrsschnittstellen zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen/Verkehrsleitstellen;

- (b) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen im Hinblick auf die Nutzung innovativer IVS-Technologien (Funkfrequenzkennzeichnung (RFID) oder Galileo/EGNOS) bei der Realisierung von IVS-Anwendungen (insbesondere der verkehrsträgerübergreifenden Verfolgung und Ortung von Gütern während des Transports) für die Güterverkehrslogistik (*e-Fracht*), insbesondere:
 - Verfügbarkeit einschlägiger IVS-Technologien für IVS-Anwendungsentwickler und ihre Nutzung durch dieselben;
 - Integration der (beispielsweise durch RFID und/oder Galileo/EGNOS ermittelten) Ortungsergebnisse in die Verkehrsmanagementinstrumente und -zentren;
- (c) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Entwicklung einer IVS-Architektur für die Mobilität in der Stadt, einschließlich eines integrierten, multimodalen Ansatzes für Reiseplanung, Verkehrsnachfragemanagement und Verkehrsmanagement, insbesondere:
 - Verfügbarkeit von Daten zu öffentlichem Verkehr, Reiseplanung, Verkehrsnachfrage und Verkehrs- und Parksituation für städtische Verkehrsleitstellen;
 - Förderung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den verschiedenen städtischen Verkehrsleitstellen für den öffentlichen oder privaten Verkehr und über alle Verkehrsträger hinweg;
 - Integration sämtlicher relevanter Daten und Informationen innerhalb einer einzigen Architektur.

(3) Sicherheit im Straßenverkehr

Die Spezifikationen für IVS-Anwendungen zur Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr beinhalten Folgendes:

- (a) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen für die europaweite harmonisierte Einführung von *eCall*, einschließlich:
 - Verfügbarkeit der erforderlichen fahrzeuginternen IVS-Daten, die übertragen werden sollen;
 - Verfügbarkeit der erforderlichen Ausrüstungen in den der Straßeninfrastruktur zugehörigen (Rettungs-)Leitstellen (öffentliche Notrufzentralen), die die von Fahrzeugen übermittelten Daten empfangen;
 - Förderung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Fahrzeugen und den der Straßeninfrastruktur zugehörigen (Rettungs-)Leitstellen (öffentliche Notrufzentralen);
- (b) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Straßennutzer in Bezug auf ihre an Bord befindliche Mensch-Maschine-

Schnittstelle und auf die Verwendung mobiler Geräte sowie der Sicherheit der fahrzeuginternen Kommunikationseinrichtungen;

- (c) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Schutzes besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer bei allen IVS-Anwendungen;
- (d) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Bereitstellung sicherer Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge sowie IVS-gestützter Park- und Reservierungssysteme, insbesondere:
 - Verfügbarkeit ausreichender Parkmöglichkeiten;
 - Verfügbarkeit von Informationen über straßenseitige Parkmöglichkeiten für die Nutzer;
 - Förderung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Straßenparkplätzen, Leitstellen und Fahrzeugen;
 - Integration einschlägiger IVS-Technologien sowohl in Fahrzeuge als auch in Parkeinrichtungen zur Aktualisierung der Informationen über freie Parkplätze zum Zwecke der Reservierung.

(4) Einbindung des Fahrzeugs in die Verkehrsinfrastruktur

Die Spezifikationen für IVS zur Einbindung des Fahrzeugs in die Verkehrsinfrastruktur beinhalten Folgendes:

- (a) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Integration verschiedener IVS-Anwendungen auf einer offenen fahrzeuginternen Plattform, insbesondere auf folgender Grundlage:
 - Festlegung der funktionalen Anforderungen bestehender oder geplanter IVS-Anwendungen;
 - Definition einer offenen Systemarchitektur, die die Interoperabilität/Vernetzung mit Infrastruktursystemen und -einrichtungen gewährleistet;
 - Integration künftiger neuer oder erweiterter IVS-Anwendungen in eine offene fahrzeuginterne Plattform nach dem Plug-and-play-Prinzip;
 - Anwendung eines Normungsverfahrens zur Einführung der Architektur und der Spezifikationen für die offene fahrzeuginterne Plattform;
- (b) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Beförderung der Entwicklung und Implementierung kooperativer (Fahrzeug-Infrastruktur-)Systeme, insbesondere:
 - Förderung des Daten- und Informationsaustauschs zwischen Fahrzeugen (F-F), zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur (F-I) sowie zwischen Infrastrukturen (I-I);

- Verfügbarkeit der auszutauschenden einschlägigen Daten und Informationen für beide Seiten (Fahrzeug oder Straßeninfrastruktur);
- Verwendung eines standardisierten Mitteilungsformats für den Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur;
- Festlegung einer Kommunikationsinfrastruktur für jede Art des Austauschs (F-F, F I, I-I);
- Anwendung von Normungsverfahren zur Genehmigung der jeweiligen Architekturen.

ANHANG III

LEITLINIEN FÜR DIE INHALTLICHE GESTALTUNG DER BERICHTE ÜBER NATIONALE MASSNAHMEN IM BEREICH DER IVS GEMÄSS ARTIKEL 10

- (1) Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 vorzulegenden Berichte über Maßnahmen in den in Artikel 4 Absatz 1 festgelegten vorrangigen Bereichen betreffen die nationale Ebene. Die Berichte können jedoch gegebenenfalls auf die regionale und/oder ausgewählte lokale Ebene ausgedehnt werden.
- (2) Der gemäß Artikel 10 Absatz 1 vorzulegende Bericht enthält mindestens Folgendes:
 - (a) derzeitige nationale Strategie im Bereich IVS;
 - (b) Ziele der Strategie und Begründung der Ziele;
 - (c) kurze Beschreibung des derzeitigen Stands der Einführung von IVS sowie der Rahmenbedingungen;
 - (d) vorrangige Bereiche für laufende Aktionen und entsprechende Maßnahmen;
 - (e) Angaben dazu, wie die Strategie und die Aktionen bzw. Maßnahmen die koordinierte Einführung interoperabler IVS-Anwendungen und die Kontinuität der entsprechenden Dienste in der Gemeinschaft fördern (siehe Artikel 4 Absatz 1).
- (3) Der gemäß Artikel 10 Absatz 2 vorzulegende Bericht enthält mindestens Folgendes:
 - (a) nationale Strategie im Bereich IVS, einschließlich ihrer Ziele;
 - (b) detaillierte Beschreibung der Einführung von IVS sowie der Rahmenbedingungen;
 - (c) ins Auge gefasste vorrangige Bereiche für Aktionen und entsprechende Maßnahmen, einschließlich Angaben dazu, inwieweit diese einen Beitrag zu den Zielen in den in Artikel 4 Absatz 1 festgelegten vorrangigen Bereichen leisten;
 - (d) nähere Angaben zur Umsetzung der laufenden und geplanten Aktionen:
 - Instrumente;
 - Ressourcen;
 - Konsultationen und aktive Akteure;
 - wesentliche Schritte;
 - Überwachung.

FINANZBOGEN

1. **BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS: RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENT UND DES RATES ZUR FESTLEGUNG EINES RAHMENS FÜR DIE EINFÜHRUNG INTELLIGENTER VERKEHRSSYSTEME IM STRASSENVERKEHR UND FÜR DEREN SCHNITTSTELLEN ZU ANDEREN VERKEHRSTRÄGERN**

2. **ABM/ABB-RAHMEN**

Titel 6: Energie und Verkehr

3. **HAUSHALTSLINIEN**

3.1. **Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:**

3.2. **Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:**

3.3. **Haushaltstechnische Merkmale**

Haus- haltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik des mehrjährigen Finanz- rahmens

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge-jahre	Insgesamt
------------------	------------	--	------	------	------	------	------	----------------------	-----------

Operative Ausgaben¹⁹

Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1	a							
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b							

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben²⁰

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c							
---	-------	---	--	--	--	--	--	--	--

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs-ermächtigungen		a+c							
Zahlungsermächtigungen		b+c							

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben²¹

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

¹⁹ Ausgaben, die nicht unter Kapitel XX 01 des betreffenden Titels XX fallen.

²⁰ Ausgaben, die unter Artikel XX 01 04 des Titels XX fallen.

²¹ Ausgaben, die unter Kapitel XX 01 – außer unter Artikel XX 01 04 oder XX 01 05 – fallen.

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können zusätzliche Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre	Insgesamt
.....	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d +e +f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung²² (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

²² Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme						
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	
	a) Einnahmen nominal								
	b) Veränderung	Δ							

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent – Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) – Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folgejahre
Jährlicher Bedarf						
Personalbedarf insgesamt	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben)

Zentrale Verwaltung

direkt durch die Kommission

indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

Exekutivagenturen

die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

Geteilte oder dezentrale Verwaltung

- mit Mitgliedstaaten
- mit Drittländern
- Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen)

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Entfällt.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf²³

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	2010		2011		2012		2013		2014		(2015 und Folgejahre)		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ²⁴ ...																
Maßnahme 1																
Output 1																
Output 2																
Maßnahme 2																
Output 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL NR. 2 ¹ ...																

²³

Informationshalber: Im Rahmen des Mehrjahresprogramms des transeuropäischen Verkehrsnetzes für den Zeitraum 2007-2013 wurden Mittel in Höhe von 300 Mio. EUR für im Bereich Straßenverkehr angesiedelte IVS-Projekte in den Haushalt eingestellt.

²⁴

Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2. Verwaltungsausgaben

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁶							
Sonstiges aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁷							
INSGESAMT		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

²⁵ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁶ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁷ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre	INSGE- SAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ²⁸							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101

²⁸ Hier ist jeweils auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der betreffenden Agentur zu verweisen.

Berechnung – *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Berechnung – *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre	INS- GE- SAMT
XX 01 02 11 01 – Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 – Sitzungen & Konferenzen	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – Studien und Konsultationen							
XX 01 02 11 05 – Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

²⁹ IVS-Ausschuss.

Berechnung – *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Der Bedarf an Humanressourcen und Verwaltungsmitteln wird mit den Mitteln gedeckt, die der zuständigen GD im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens in Abhängigkeit von den verfügbaren Mitteln zugeteilt werden können.