

Donnerstag, 23. April 2009

## **Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern \*\*\*I**

P6\_TA(2009)0283

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 zu dem 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 (KOM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD))**

(2010/C 184 E/70)

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2008)0887),
  - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0512/2008),
  - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0226/2009),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Donnerstag, 23. April 2009

**P6\_TC1-COD(2008)0263**

**Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 23. April 2009 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2009/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Kommission ||,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

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) **Intelligente Verkehrssysteme (IVS) sind hochentwickelte Anwendungen, die – ohne Intelligenz an sich zu beinhalten – darauf abzielen, innovative Dienste im Bereich der Verkehrsträger und des Verkehrsmanagements anzubieten und die verschiedenen Nutzer mit umfassenderen Informationen zu versorgen und sie in die Lage zu versetzen, die Verkehrsnetze auf sicherere, koordiniertere und „klügere“ Weise zu nutzen.**
- (4) 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.
- (5) **Eine Reihe von hochentwickelten Anwendungen und Gemeinschaftsmechanismen wurde für unterschiedliche Verkehrsträger entwickelt, wie für den Schienenverkehr (ERTMS und TAF-TSI), den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt (LRITS, SafeSeaNet, VTMS und RIS), den Luftverkehr (SESAR) und den Landverkehr, z. B. Tiertransporte.**
- (6) Fortschritte in der Anwendung der Informations- und Kommunikationstechnologien bei anderen Verkehrsträgern sollten nunmehr auch ihren Niederschlag in den Entwicklungen im Straßenverkehrssektor finden, damit auf diesem Gebiet insbesondere ein höherer Grad der Integration zwischen Straßenverkehr und anderen Verkehrsträgern erreicht wird.

<sup>(1)</sup> Stellungnahme vom 13. Mai 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

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

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009.

Donnerstag, 23. April 2009

- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) 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<sup>(1)</sup>. 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.
- (10) Für Fahrzeuge, die überwiegend aufgrund ihres historischen Interesses betrieben werden und bei denen der Tag der Erstzulassung und/oder Typgenehmigung und/oder Inbetriebnahme vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie und ihrer Durchführungsmaßnahmen liegt, sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen und Verfahren nicht gelten.**
- (11) 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.
- (12) Es ist notwendig, in Zukunft die Interoperabilität der Anwendungen und Dienste infolge der Einführung von IVS zu gewährleisten und gegebenenfalls die Kompatibilität der IVS-Anwendungen und -Dienste mit bereits bestehenden Systemen zu berücksichtigen.**
- (13) 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 Datenverkehr<sup>(2)</sup> 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 Kommunikation<sup>(3)</sup> festgelegt sind.
- (14) 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 Sektors<sup>(4)</sup> festgelegt sind.
- (15) Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> 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/EG<sup>(6)</sup> und 2003/37/EG<sup>(7)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates die Erteilung der Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge bzw. der Typgenehmigung 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 Typgenehmigungsverfahren unterliegen sollten.

(1) [http://www.esafetysupport.org/download/European\\_Commission/048-esafety.pdf](http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf).

(2) ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

(3) ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

(4) ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

(5) ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

(6) ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

(7) ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

Donnerstag, 23. April 2009

- (16) 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 <sup>(1)</sup>, **wie etwa die dedizierte Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communication, DSRC)**, genutzt werden.
- (17) 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.
- (18) 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 Durchführungsbefugnisse <sup>(2)</sup> erlassen werden.
- (19) Insbesondere sollte die Kommission || die Befugnis *erhalten*, 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, *auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen*, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (20) 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 Gemeinschaft <sup>(3)</sup>, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr <sup>(4)</sup> 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 Fahrzeuge <sup>(5)</sup> eingesetzt wurden.
- (21) Da *die Ziele* dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung einer gemeinschaftsweiten koordinierten Einführung *und Nutzung* 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 zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## Artikel 1

## Gegenstand und Geltungsbereich

Mit dieser Richtlinie wird ein Rahmen für die koordinierte **und kohärente** Einführung und Nutzung von IVS – **einschließlich interoperabler IVS** – in der Gemeinschaft sowie für die Ausarbeitung der zu diesem Zweck erforderlichen Spezifikationen festgelegt.

Die Richtlinie gilt für alle IVS **für Reisende, Fahrzeuge und Infrastruktur sowie ihre Interaktion** im Bereich des Straßenverkehrs, **einschließlich des städtischen Verkehrs**, und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

**Die Anwendung dieser Richtlinie und der in Artikel 4 genannten Maßnahmen lässt die Vorschriften der Mitgliedstaaten in den Bereichen öffentliche Ordnung und öffentliche Sicherheit unberührt.**

<sup>(1)</sup> Siehe Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates || (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1) und Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates || (ABl. L 196 vom 24.7.2008, S. 1).

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(3)</sup> ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

<sup>(4)</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

<sup>(5)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Donnerstag, 23. April 2009

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der *Ausdruck*

- a) „intelligente Verkehrssysteme (IVS)“ Systeme, bei denen zur Unterstützung des Straßenverkehrs (einschließlich Infrastrukturen, Fahrzeugen und Nutzern) und **des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements und** für die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern Informations- und Kommunikationstechnologien – **einschließlich der Möglichkeit der multimodalen interoperablen Fahrscheinausstellung** – 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 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 -Dienstleistungen, einschließlich Reisenden, **ungeschützten Verkehrsteilnehmern**, 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;
- (i) **„schwächere Verkehrsteilnehmer“ nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, wie z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer, sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität;**
- (j) **„Mindestniveau von IVS-Anwendungen und -Dienstleistungen“ das Grundniveau von IVS-Anwendungen und -Dienstleistungen, die für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) unerlässliche Elemente darstellen.**

## Artikel 3

### Einführung von IVS

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die koordinierte Einführung und Nutzung **wirksamer** interoperabler IVS-Anwendungen und -dienste in der Gemeinschaft zu gewährleisten.
2. **Sofern dies möglich ist, stellen die Mitgliedstaaten die Kompatibilität der IVS-Anwendungen und -dienste innerhalb der Gemeinschaft mit bereits bestehenden Systemen sicher.**
3. 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;

Donnerstag, 23. April 2009

- 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 wenden IVS auf alle Verkehrsträger und Schnittstellen zwischen diesen an und gewährleisten ein hohes Niveau an Integration zwischen allen Verkehrsträgern;**
- d) sie treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Integration sicherheitsrelevanter IVS-Systeme in Fahrzeuge und Straßeninfrastrukturen und zur Entwicklung sicherer Mensch-Maschine-Schnittstellen (*Human-Machine Interface, HMI*), insbesondere für mobile Geräte;
- e) sie treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Integration unterschiedlicher IVS-Anwendungen, einschließlich Informationsaustausch und Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Straßeninfrastruktur innerhalb einer einzigen Plattform;
- f) **sie vermeiden die räumliche Aufsplitterung und Diskontinuität.**

4. 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 – **wie DSRC** – genutzt.

5. Beim Erlass der gemäß den Absätzen 1 und 2 *vorgesehenen* Maßnahmen **verlangen** die Mitgliedstaaten die **Einhaltung der** in Anhang I festgelegten Grundsätze.

**6. Die Mitgliedstaaten tragen den morphologischen Besonderheiten der geografisch isolierten Regionen sowie den Entfernungen Rechnung, die zur Erreichung dieser Regionen zurückgelegt werden müssen, indem sie gegebenenfalls von dem Grundsatz des in Anhang I aufgeführten Kosten-Nutzen-Verhältnisses abweichen.**

#### Artikel 4

##### Spezifikationen

1. Die Kommission legt Spezifikationen für die Einführung und Nutzung von IVS **■** in folgenden vorrangigen Bereichen fest:

- 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 Kommission legt Spezifikationen für die verpflichtende Einführung und Nutzung des Mindestniveaus der IVS-Anwendungen und -Dienste fest, insbesondere in folgenden Bereichen:**

- a) **Bereitstellung EU-weiter Echtzeitverkehrs- und Reiseinformationsdienste;**
- b) **Daten und Verfahren für die unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner Verkehrs- und Informationsdienste;**
- c) **harmonisierte Einführung von eCall in ganz Europa;**
- d) **geeignete Maßnahmen zur Bereitstellung sicherer Parkplätze für Lastkraftwagen und gewerbliche Fahrzeuge sowie für telematikgestützte Park- und Reservierungssysteme.**

Donnerstag, 23. April 2009

3. *Die Kommission legt im Falle von durch die Gemeinschaft kofinanzierten Bau- oder Instandhaltungsmaßnahmen im Rahmen des transeuropäischen Straßennetzes (TERN) über das Mindestniveau von IVS-Anwendungen und -Diensten hinausgehende Spezifikationen für die notwendige Einführung und Nutzung von IVS fest.*
4. Die Spezifikationen **entsprechen** den in Anhang I definierten Grundsätzen und beinhalten mindestens die in Anhang II genannten Hauptelemente.
5. *Zur Sicherstellung der Interoperabilität sowie der Aufteilung der Verbindlichkeiten ergänzt die Kommission erforderlichenfalls die Hauptelemente nach Anhang II durch Spezifikationen für die Planung, Einführung und den Betrieb von IVS-Diensten und schreibt den Inhalt der Dienste und der Verpflichtungen der Diensteanbieter vor.*
6. *Die Spezifikationen legen ebenfalls die Bedingungen fest, unter denen die Mitgliedstaaten gemeinsam mit der Kommission zusätzliche Vorschriften für die Erbringung dieser Dienstleistungen in ihrem gesamten Gebiet oder in einem Teil ihres Gebiets auferlegen können.*
7. *Die in den Absätzen 1 bis 6 genannten Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 9 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.*
8. *Die Kommission führt vor der Annahme der Spezifikationen nach den Absätzen 5 und 6 eine angemessene Folgenabschätzung durch.*
9. *Nicht in dieser Richtlinie vorgesehene zusätzliche Grundsätze und/oder Hauptelemente der Spezifikationen werden in Anhang I und/oder II gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags hinzugefügt.*

#### Artikel 5

##### Typgenehmigung 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. *In Bezug auf IVS-Ausrüstungen und -Software nach Absatz 1 werden die entsprechenden Spezifikationen zur Haftung den nationalen Stellen mitgeteilt, die für die Erteilung der Typgenehmigung der unter diese Richtlinie fallenden IVS-Ausrüstungen und -Software zuständig sind.*
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche nationalen Stellen für die Erteilung der Typgenehmigung der unter diese Richtlinie fallenden IVS-Ausrüstungen und -Software, **einschließlich der Zulassung der Anbieter von IVS-Software**, zuständig sind. Die Kommission übermittelt diese Informationen den anderen Mitgliedstaaten.
4. Alle Mitgliedstaaten erkennen die Typgenehmigungen an, die von den in Absatz 3 erwähnten nationalen Stellen der anderen Mitgliedstaaten erteilt werden.
5. *IVS-Ausrüstung und -Software dürfen nur auf den Markt gebracht und in Betrieb genommen werden, wenn sie ordnungsgemäß installiert und gewartet und zu ihrem beabsichtigten Zweck genutzt werden und wenn sie die Gesundheit und Sicherheit von Personen und der Umwelt – im Einklang mit den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften – und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern nicht gefährden.*

Donnerstag, 23. April 2009

6. Es wird davon ausgegangen, dass die IVS-Ausrüstung und -Software die angenommenen Spezifikationen nach Artikel 4 erfüllen, wenn sie, sofern diese vorhanden sind, den einschlägigen nationalen oder europäischen Normen gemäß Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft <sup>(1)</sup> entsprechen.

#### Artikel 6

##### Ausschuss für technische Normen und Vorschriften

Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass die in Artikel 5 Absatz 6 genannten Normen den Spezifikationen nach Artikel 4 nicht vollständig entsprechen, so befasst der betreffende Mitgliedstaat oder die Kommission den mit Artikel 5 der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ständigen Ausschuss unter Darlegung der Gründe. Der Ausschuss nimmt dazu umgehend Stellung.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses teilt die Kommission den Mitgliedstaaten mit, ob die betreffenden Normen aus den Mitteilungen gemäß Artikel 5 dieser Richtlinie zu streichen sind.

#### Artikel 7

##### Vorschriften über Vertraulichkeit, Sicherheit und Weiterverwendung von Informationen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei **der Erhebung, Speicherung und** 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. Zum Schutz der Privatsphäre wird gegebenenfalls die Verwendung anonymer Daten für den Betrieb von IVS-Anwendungen und/oder -Diensten gefördert.
3. Personenbezogene Daten werden nur dann verarbeitet, wenn ihre Verarbeitung für den Betrieb von IVS-Anwendungen und/oder -Diensten erforderlich ist.
4. Besondere Kategorien personenbezogener Daten im Sinne von Artikel 8 der Richtlinie 95/46/EG werden nur verarbeitet, wenn die betroffene Person in Kenntnis der Sachlage ausdrücklich in die Verarbeitung dieser Daten eingewilligt hat.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass IVS-Daten und -Aufzeichnungen gegen Missbrauch, wie unberechtigten Zugang, Änderung oder Verlust, geschützt sind und nicht zu anderen als den in dieser Richtlinie genannten Zwecken verwendet werden dürfen.
6. Es gilt die Richtlinie 2003/98/EG.

I

#### Artikel 8

##### Planung

1. Die Kommission erstellt ein jährliches Arbeitsprogramm auf der Grundlage der in Anhang II dieser Richtlinie festgelegten Hauptelemente und legt dieses Programm zum ersten Mal spätestens ... (\*) vor.

<sup>(1)</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

(\*) Drei Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Donnerstag, 23. April 2009

**2. Die Kommission trägt den Ergebnissen der Arbeiten in den Ausschüssen Rechnung, die gemäß anderen gemeinschaftlichen Rechtsakten eingerichtet wurden und sich auf die unterschiedlichen Bereiche von IVS beziehen, einschließlich der Europäischen IVS-Beratergruppe nach Artikel 10.**

**3. Die Kommission gewährleistet – in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten – die Gesamtkohärenz und Komplementarität der Einführung der IVS mit anderen einschlägigen Politiken, Programmen und Aktionen der Gemeinschaft.**

**4. Die Kommission arbeitet aktiv mit den europäischen und internationalen Normungsgremien im Hinblick auf die in Anhang I und II festgelegten Bestimmungen zusammen.**

**5. Die Kommission handelt in den folgenden Fällen nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren:**

**a) Annahme und Anpassung des jährlichen Arbeitsprogramms;**

**b) Festlegung der prioritären Bereiche für die internationale Zusammenarbeit.**

**Das jährliche Arbeitsprogramm und die prioritären Bereiche für die internationale Zusammenarbeit werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.**

**6. Die Kommission nimmt gemäß dem in Artikel 9 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle spätestens ... (\*) ein Arbeitsprogramm mit Zielen und Fristen für die Umsetzung der in Anhang II genannten Ziele an.**

#### Artikel 9

##### Ausschuss

1. Die Kommission wird unterstützt von einem Ausschuss, dem „Europäischen IVS-Ausschuss“ ||, 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 die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.**

**Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.**

3. 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 10

##### Europäische IVS-Beratergruppe

1. 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 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.

**2. Die Kommission stellt sicher, dass die Vertreter der Europäischen IVS-Beratergruppe sachkompetent sind und dass in der Gruppe diejenigen Sektoren der Branche sowie diejenigen Nutzer angemessen vertreten sind, die von Maßnahmen, die von der Kommission im Rahmen dieser Richtlinie vorgeschlagen werden könnten, betroffen sind.**

(\*) Sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Donnerstag, 23. April 2009

3. **Die Europäische IVS-Beratergruppe wird aufgefordert, ein technisches Gutachten zur Festlegung der in Artikel 4 genannten Spezifikationen zu erstellen.**

4. **Die Arbeit der Europäischen IVS-Beratergruppe wird transparent durchgeführt.**

#### Artikel 11

##### Berichterstattung

1. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission spätestens bis zum ... (\*) einen ausführlichen Bericht über die Aktivitäten und Projekte vor, die auf nationaler Ebene in den in Artikel 4 Absatz 1 festgelegten vorrangigen Bereichen durchgeführt wurden; der Bericht enthält mindestens die in Anhang III genannten Informationen.

2. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission spätestens bis zum ... (\*\*) 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 **alle sechs Monate Bericht über die Fortschritte im Hinblick auf die Durchführung dieser Richtlinie – gemeinsam mit einer Analyse der Funktionsweise der in den Anhängen I und II genannten Bestimmungen – und bewertet, ob diese Richtlinie geändert werden muss.**

**Insbesondere erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle sechs Monate Bericht über den Stand der Finanzierung und macht erforderlichenfalls einen Vorschlag betreffend die Finanzierung der Durchführung des Mindestniveaus von IVS-Anwendungen und -Diensten.**

#### Artikel 12

##### Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die || Rechts- und Verwaltungsvorschriften *in Kraft, die erforderlich sind*, um dieser Richtlinie bis zum ... (\*\*\*) 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.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie 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 13

##### Inkrafttreten

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

(\*) Sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*\*) **12 Monate** nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Donnerstag, 23. April 2009

Artikel 14

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ||

Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident

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 gegenübersteht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit **und Klärung von Fragen, die die schwächeren Verkehrsteilnehmer betreffen**);
  - b) Kostenwirksamkeit: Kosten im Verhältnis zum Nutzen im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele;
  - c) geografische Kontinuität: **nahtlose** Bereitstellung der Dienste **im gesamten Gebiet der Gemeinschaft und an ihren Außengrenzen**, insbesondere innerhalb des **TEN-V**;
  - d) Interoperabilität: Fähigkeit von Systemen, untereinander Daten auszutauschen und Informationen und Wissen gemeinsam zu nutzen;
  - e) Ausgereiftheit: Stand der Entwicklung;
  - f) **Intermodalität: Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der der Anteil der Straße so effizient wie möglich ist.**
-

Donnerstag, 23. April 2009

## ANHANG II

## HAUPTELEMENTE DER SPEZIFIKATIONEN GEMÄSS ARTIKEL 4

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

Die Spezifikationen für die 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 z.B. 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 Verkehrseignisse („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.

**Donnerstag, 23. April 2009**

- (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), DSRC 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, DSRC 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 Park-situation 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;

- d) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung nahtloser IVS-Dienste in der Gemeinschaft und an ihren Außengrenzen.**

- (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 HMI und auf die Verwendung mobiler Geräte sowie der Sicherheit der fahrzeuginternen Kommunikationseinrichtungen;

- c) Festlegung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer durch den Einsatz von Mobilitätsmanagementsystemen für Diensteanbieter und Nutzer im Hinblick auf die Einführung von Fahrerunterstützungssystemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) und HMI;**

- d) Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Schutzes besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer bei allen IVS-Anwendungen;

Donnerstag, 23. April 2009

- e) 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 *weiteren* Beförderung der Entwicklung und Implementierung kooperativer (Fahrzeug-Infrastruktur-)Systeme, insbesondere:
- Förderung des Daten- und Informationsaustauschs zwischen Fahrzeugen (F-F), zwischen Fahrzeugen und Infrastrukturen (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 von *Daten- und Informationen zwischen Fahrzeugen (F-F) zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur(F-I) sowie zwischen Infrastrukturen (I-I)*;
  - ***Festlegung eines Rechtsrahmens für die HMI zur Klärung von Haftungsfragen und zur verlässlicheren Anpassung der funktionalen Sicherheitseinrichtungen der IVS an das menschliche Verhalten***;
  - Anwendung von Normungsverfahren zur Genehmigung der jeweiligen Architekturen.
-

Donnerstag, 23. April 2009

ANHANG III

LEITLINIEN FÜR DIE INHALTLICHE GESTALTUNG DER BERICHTE ÜBER NATIONALE MASSNAHMEN IM BEREICH DER IVS GEMÄSS ARTIKEL 11

- (1) Die von den Mitgliedstaaten gemäß *Artikel 11* 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 11* 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 11* 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.
-