EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Richtlijn nr. 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1. Richtlijn 2010/40/EU 3
1.2. Omzetting van Richtlijn 2010/40/EU 5
2. Analyse van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2010/40/EU 5
2.1. Werkprogramma van de Commissie 5
2.2. Gedelegeerde handelingen met betrekking tot specificaties 6
2.2.1. Methode 6
2.2.2. Prioritaire acties 6
2.2.3. Andere acties op de prioritaire gebieden en daarbuiten 9
2.3. Voorstellen inzake invoering 9
2.3.1. De interoperabele eCall in de gehele EU (prioritaire actie d) 9
2.3.2. Andere prioritaire acties (c en e) 10
2.4. Normen 10
2.5. Niet-bindende maatregelen 11
2.5.1. Richtsnoeren inzake verslaglegging door de lidstaten 11
2.5.2. Richtsnoeren voor ITS in de stad 11
2.6. Regels inzake de bescherming van persoonsgegevens 11
2.7. Aansprakelijkheid 11
2.8. Informatieverstrekking door de lidstaten 12
2.8.1. Verslag over nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden 12
2.8.2. Informatie over de voorgenomen nationale ITS-acties tijdens de volgende periode van vijf jaar 12
2.9. Europese ITS-adviesgroep 13
3. Doeltreffendheid en geschiktheid van Richtlijn 2010/40/EU en delegatie van bevoegdheid 14
3.1. Diverse configuraties 14
3.2. Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie 15
3.3. Follow-up van specificaties 16
4. Ingezette en benodigde financiële middelen 16
5. Conclusie 18

1. INLEIDING

1.1. Richtlijn 2010/40/EU

Richtlijn nr. 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 juli 2010 heeft betrekking op het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen[1] (hierna de "ITS-richtlijn" of "Richtlijn 2010/40/EU" genoemd). Deze richtlijn is in augustus 2010 in werking getreden na een snel wetgevingsproces, hetgeen erop wees dat de medewetgevers bereid waren snel vooruitgang te boeken op dit nieuwe beleidsterrein.

Het doel van de ITS-richtlijn is de gecoördineerde invoering en het gebruik van intelligente vervoerssystemen in het wegvervoer in heel Europa (en interfaces met andere vervoerswijzen) te versnellen. De richtlijn bevat een lijst van zes prioritaire acties die betrekking hebben op:

a) de verlening voor de gehele Unie van multimodale reisinformatiediensten;

b) de verlening voor de gehele Unie van realtimeverkeersinformatiediensten;

c) de gegevens en procedure voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;

d) de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall[2];

e) de verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen; en

f) de verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

De richtlijn bevat ook een lijst van prioritaire gebieden waarop de werkzaamheden moeten worden voortgezet: optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens (prioritair gebied I); continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer (prioritair gebied II); ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging (prioritair gebied III); koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur (prioritair gebied IV). Deze prioritaire gebieden stemmen overeen met de eerste vier prioritaire gebieden van het ITS-actieplan[3].

Volgens artikel 6 van de ITS-richtlijn moeten specificaties worden vastgesteld voor de zes prioritaire acties alvorens specificaties worden vastgesteld voor andere acties

[1] PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm.
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:NL:NOT.

op de prioritaire gebieden. Aangezien de zes prioritaire acties deel uitmaken van de prioritaire gebieden I en III is bij de opstelling van de specificaties in de eerste plaats aandacht besteed aan deze twee prioritaire gebieden.

Richtlijn 2010/40/EU is gebaseerd op een benadering in twee fasen:

- de Commissie is gemachtigd om door middel van gedelegeerde handelingen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (het VWEU) de nodige specificaties vast te stellen — met inbegrip van functionele, technische en organisatorische specificaties of specificaties inzake dienstverlening — om te zorgen voor compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit bij de invoering en het operationele gebruik van ITS[4];
- in een tweede fase dient de Commissie, uiterlijk twaalf maanden na de vaststelling van de vereiste specificaties voor een prioritaire actie, in voorkomend geval overeenkomstig artikel 294 van het VWEU bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in betreffende het invoeren van die prioritaire actie. De Commissie dient een effectbeoordeling uit te voeren, met inbegrip van een kostenbatenanalyse van het voorstel[5].

Daartoe heeft de Commissie een werkprogramma[6] vastgesteld waarin de werkzaamheden die in het kader van de ITS-richtlijn zullen worden uitgevoerd, specifiek worden omschreven en naar prioriteit worden gerangschikt (zie 2.1).

Om overheidsinstanties en particuliere actoren bij de uitvoering van Richtlijn 2010/40/EU te betrekken, wordt de Commissie bijgestaan door het Europees ITS-comité, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten, en door de Europese ITS-adviesgroep, die bestaat uit hoge vertegenwoordigers van belanghebbenden op het gebied van ITS.

Het is ook de taak van de Commissie richtsnoeren vast te stellen voor de verslaglegging door de lidstaten[7] en periodiek verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang.

Naast de specifieke verplichtingen met betrekking tot privacy, beveiliging en aansprakelijkheid[8], treffen de lidstaten ook de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de vastgestelde specificaties worden toegepast op ITS-toepassingen en -diensten wanneer deze worden ingezet op hun grondgebied. Daarnaast streven de lidstaten naar samenwerking op de prioritaire gebieden, voor zover er geen specificaties zijn vastgesteld. De verslagleggingsverplichtingen voor de lidstaten vloeien voort uit artikel 17 van Richtlijn 2010/40/EU. Het doel van deze verplichtingen is meer te weten te komen over de verschillende activiteiten en

---

4 Artikel 3 van de ITS-richtlijn.

5 Artikel 6 van de ITS-richtlijn.

6 Het werkprogramma voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2010/40/EU is op 15 februari 2011 door de Commissie vastgesteld (C(2011) 289 definitief) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 13 juli 2011 houdende vaststelling van richtsnoeren voor de verslaglegging door de lidstaten uit hoofde van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad, PB L 193 van 23.7.2011, blz. 48.

8 Zie de artikelen 10 en 11 van de ITS-richtlijn.

intenties van de lidstaten en deze activiteiten te bevorderen door de toegevoegde waarde van ITS voor het vervoersbeleid in nationale omgevingen beter te erkennen.

Op grond van artikel 17, lid 4, van de ITS-Richtlijn dient de Commissie om de drie jaar verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn. Dit verslag dient vergezeld te gaan van een analyse van de werking en tenuitvoerlegging van de artikelen 5 tot en met 11 en artikel 16, met inbegrip van de ingezette en benodigde financiële middelen. In het verslag moet ook worden beoordeeld of het nodig is de richtlijn te wijzigen, voor zover passend. Bovendien moet de Commissie overeenkomstig artikel 12, lid 1, van deze richtlijn uiterlijk zes maanden voor het einde van een termijn van vijf jaar na 27 augustus 2010 een verslag opstellen over de bevoegdheidsdelegatie.

Met dit verslag wordt aan beide hierboven genoemde verplichtingen voldaan. Het verslag gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie over het voortgangsverslag en de beoordeling van het ITS-actieplan en van een werkdocument van de diensten van de Commissie over de analyse van de verslagen van de lidstaten van 2011 (over nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden) en 2012 (over de voorgenomen nationale ITS-acties tijdens de daaropvolgende periode van vijf jaar), ingediend overeenkomstig artikel 17, leden 1 en 2, van de richtlijn.

1.2. Omzetting van Richtlijn 2010/40/EU

Overeenkomstig artikel 18 van de richtlijn moesten de lidstaten vóór 27 februari 2012 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om aan deze richtlijn te voldoen en moeten zij de Commissie hiervan in kennis stellen.

Op die datum hadden slechts zeven lidstaten hun nationale omzettingsmaatregelen meegedeeld aan de Commissie. In diverse lidstaten nam dit meer dan een jaar langer in beslag, en de laatste lidstaat heeft zijn definitieve omzettingsmaatregel pas op 2 januari 2014 meegedeeld. Tijdens vergaderingen van het ITS-comité hebben diverse lidstaten verklaard dat dit erop wijst hoe moeilijk het wel is om de richtlijn om te zetten: ze bevat immers erg weinig echt specifieke en onmiddellijk toepasselijke maatregelen die dienen te worden omgezet; de richtlijn vormt eerder een kader dat het mogelijk maakt verdere regelgeving vast te stellen.

2. ANALYSE VAN DE TENUITVOERLEGGING VAN RICHTLIJN 2010/40/EU

2.1. Werkprogramma van de Commissie

Zoals bepaald in artikel 17, lid 5, van de ITS-richtlijn en in overeenstemming met het tijdschema dat is vastgesteld in de richtlijn, stelde de Commissie een werkprogramma op, na het Europees ITS-comité te hebben geraadpleegd.

Dit programma bestrijkt de periode 2011-2015 en biedt een algemeen jaarlijks overzicht van de voornaamste taken en activiteiten die de Commissie tijdens deze periode moet verrichten met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn. In het programma wordt vooral de nadruk gelegd op de opstelling van specificaties met betrekking tot de zes prioritaire acties en de geraamde datums voor de goedkeuring ervan.

2.2. Gedelegeerde handelingen met betrekking tot specificaties

2.2.1. Methode

De specificaties zijn opgesteld overeenkomstig het Kaderakkoord over de betrekkingen tussen het Europees Parlement en de Europese Commissie[9] en de consensus over praktische regelingen voor de toepassing van gedelegeerde handelingen[10].

De acties en taken die worden verricht ter voorbereiding van de specificaties bestaan uit het volgende:

- het verzamelen van bestaande input en resultaten van Europese studies, onderzoeksprojecten, nationale uitvoeringsprojecten, openbare raadplegingen, bestaande activiteiten in verenigingen, input van belanghebbenden enz.

- kostenbatenanalyse.

- kloofanalyse en analyse van de behoeften en mogelijke benaderingen, met name via openbare raadplegingen van de Commissie, teneinde de meningen en standpunten van burgers, belanghebbenden en lidstaten te weten te komen.

- overleg met deskundigen van de lidstaten en de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming over ontwerpspecificaties. Het Europees Parlement en de Raad hebben alle relevante documenten ontvangen tijdens de voorbereiding van gedelegeerde handelingen en de deskundigen van het Parlement werden uitgenodigd om deel te nemen aan de bijeenkomsten van deskundigen.

- advies van de Europese ITS-adviesgroep over ontwerpspecificaties.

Bij deze voorbereidende werkzaamheden werd ook in belangrijke mate geprofiteerd van verschillende acties, studies, workshops enz. met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het ITS-actieplan (zie werkdocument van de diensten van de Commissie over het voortgangsverslag en toetsing van het ITS-actieplan).

2.2.2. Prioritaire acties

De zes prioritaire acties voor de ontwikkeling en het gebruik van specificaties en normen zijn gedefinieerd in artikel 3 van de ITS-richtlijn en in bijlage I bij die richtlijn.

Overeenkomstig artikel 6, lid 2, van de ITS-richtlijn moest de Commissie uiterlijk op 27 februari 2013 specificaties vaststellen voor een of meer van de prioritaire acties. Bovendien bevat het werkprogramma van de Commissie de volgende datums voor de vaststelling van specificaties voor de eerste zes prioritaire acties:

(a) verlening voor de gehele Unie van multimodale reisinformatiediensten: vierde kwartaal 2014;

(b) verlening voor de gehele Unie van realtimeverkeersinformatiediensten: vierde kwartaal 2013;

[9] PB L 304 van 20.11.2010, blz. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

(c) gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers: vierde kwartaal 2012;

(d) geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall: vierde kwartaal 2012;

(e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen: vierde kwartaal 2012;

(f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen: vierde kwartaal 2013.

Vastgestelde specificaties

De Commissie heeft voldaan aan de deadline van 27 februari 2013 door op 26 november 2012 een eerste reeks specificaties vast te stellen voor prioritaire actie **d)**, door middel van gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 wat de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall betreft[11]. Bij deze gedelegeerde verordening zijn de specificaties vastgesteld voor het moderniseren van de alarmcentrale-infrastructuur die nodig is voor een adequate ontvangst en behandeling van eCalls, teneinde de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit van de geharmoniseerde eCall-dienst in de gehele EU te garanderen.

Voor prioritaire actie c) heeft de Commissie op 15 mei 2013 Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 vastgesteld met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers[12]. In deze verordening zijn de specificaties vastgesteld die nodig zijn om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit te waarborgen voor de invoering en het operationele gebruik van de relevante gegevens en procedures voor een welomschreven reeks verkeersveiligheidsincidenten. De gedelegeerde verordening is zowel tot openbare als tot particuliere belanghebbenden gericht en voorziet in de uitwisseling van veiligheidsgerelateerde gegevens zonder extra kosten voor de eindgebruikers via een nationaal toegangspunt in een gezamenlijk gestandaardiseerd formaat (DATEX[13]), en draagt aldus bij tot de interoperabiliteit en voorspelbaarheid voor de potentiële gebruikers van die gegevens. Het was evenwel niet mogelijk om binnen het tijdsbestek voor de opstelling van deze specificaties gedetailleerde kwaliteitseisen te specificeren; er is dan ook een taskforce opgericht, bestaande uit openbare en particuliere belanghebbenden, die zich bezighoudt met kwaliteitscriteria en methoden voor monitoring en beoordeling.

Met betrekking tot prioritaire actie e) heeft de Commissie op 15 mei 2013 Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen vastgesteld[14]. In deze verordening worden de specificaties vastgesteld die nodig zijn om de compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit te

11 PB L 91 van 3.4.2013, blz. 1.

12 PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6.

13 DATEX: Europese technische specificatie voor modellering en uitwisseling van ITS-gerelateerde informatie.

14 PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1.

garanderen bij de invoering en het operationele gebruik van informatiediensten. De gedelegeerde verordening is zowel tot openbare als tot particuliere belanghebbenden gericht en definieert de nodige elementen om op geharmoniseerde wijze informatiediensten te verlenen, met inbegrip van sommige geavanceerde veiligheidskenmerken op het gebied van dynamische informatie. Net zoals voor prioritaire actie c) zijn de kwaliteitseisen minimaal.

Deze drie reeksen specificaties werden in nauwe samenwerking met de lidstaten voorbereid in speciale vergaderingen van deskundigen[15] waarop het Europees Parlement en de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming werden uitgenodigd, en na raadpleging van de belanghebbenden, met name via online openbare raadplegingen en workshops.

De lopende werkzaamheden met betrekking tot de resterende prioritaire acties

Ter voorbereiding van de werkzaamheden met betrekking tot specificaties voor prioritaire actie a) inzake multimodale reisinformatiediensten voor de gehele Unie zijn al diverse initiatieven genomen (de eerste Smart Mobility Challenge[16], studies, workshops en openbare raadplegingen[17]). Het doel is deze specificaties in 2015 vast te stellen. Parallel hiermee heeft de Commissie de aanzet gegeven tot besprekingen[18] over een eventueel initiatief inzake de toegang tot gegevens over multimodaal vervoer, om in te spelen op de uitdaging om vervoersgegevens toegankelijk te maken; dit heeft betrekking op alle vervoerswijzen en mobiliteitsdiensten. Deze besprekingen hebben in een eerste fase geleid tot het werkdocument van de diensten van de Commissie "Routekaart voor het verlenen van multimodale reisinformatie-, plannings- en ticketverkoopdiensten in de gehele EU" in juni 2014[19]. Dit zal waarschijnlijk uitmonden in een wetgevingsvoorstel betreffende toegang tot multimodale reis- en verkeersgegevens, afhankelijk van de uitkomst van een effectbeoordeling die in de loop van 2014 zal worden voltooid.

Voor prioritaire actie b) inzake realtimeverkeersinformatie in de gehele Unie heeft de Commissie reeds verscheidene workshops en vergaderingen van deskundigen georganiseerd ter voorbereiding van de specificaties. Het doel is deze specificaties tegen eind 2014 vast te stellen. Deze vertraging ten opzichte van het oorspronkelijk geraamde tijdschema is gedeeltelijk te verklaren door de zeer grote reikwijdte van deze specificaties, als vermeld in bijlage I bij de ITS-richtlijn, en door de noodzaak te komen tot onderlinge overeenstemming tussen de lidstaten over het toepassingsgebied van de specificaties. De specificaties zullen in de eerste plaats betrekking hebben op de voorwaarden die realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maken en houden dus veel meer verband met de backoffice dan met de diensten zelf.

Met betrekking tot specificaties voor prioritaire actie f) inzake de invoering van reserveringsdiensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen, heeft de Commissie herhaaldelijk overleg gepleegd met

---

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941.

16 1ste Smart Mobility Challenge: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm.

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm.

19 SWD(2014) 194 final.

deskundigen van de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden. Uit dit overleg kwam naar voren dat er sprake is van een gering aantal parkeerplaatsen die reserveringsdiensten kunnen aanbieden in 2014 (slechts 2 % van de parkeerplaatsen), en dat er momenteel dan ook geen behoefte was aan specificaties en normen inzake de reservering van parkeerplaatsen. Verdere ontwikkelingen zullen evenwel worden gevolgd en zo nodig zal deze kwestie opnieuw worden behandeld in dit perspectief. Indien normaliseringswerkzaamheden nodig zijn, dan kunnen deze worden overwogen in de bredere context van het toekomstige e-Freightinitiatief.

2.2.3. Andere acties op de prioritaire gebieden en daarbuiten

Zoals voorgeschreven in artikel 6 van de ITS-richtlijn, dient de Commissie specificaties vast te stellen voor andere acties op prioritaire gebieden die zijn opgenomen in de lijst in bijlage I bij de ITS-richtlijn zodra de vereiste specificaties voor de prioritaire acties zijn vastgesteld. Zoals uiteengezet in het werkdocument van de diensten van de Commissie over het voortgangsverslag en de toetsing van het ITS-actieplan, zijn de werkzaamheden gestart op het gebied van *coöperatieve systemen*, op basis van onderzoeksprojecten en tal van raadplegingen van belanghebbenden, waaronder het Europees ITS-comité en de ITS-adviesgroep. Het doel is hinderpalen en bevorderlijke omstandigheden te evalueren en na te gaan hoe de Commissie het gebruik van dergelijke systemen in de Unie kan aanmoedigen. Voorts zijn voorbereidende studies uitgevoerd met het doel om open toegang te bevorderen voor ITS-diensten (*open platform aan boord van voertuigen*). Bovendien zijn er aanwijzingen dat nieuwe werkterreinen voor specificaties (bv. crowdsourcing voor vervoersgegevens, geautomatiseerd rijden) verder zouden kunnen worden geëxploreerd, teneinde de praktische toepassing van intelligente vervoerssystemen te verbeteren.

2.3. Voorstellen inzake invoering

2.3.1. De interoperabele eCall in de gehele EU (prioritaire actie d)

Naast de aanbevelingen aan de lidstaten die gericht waren op de ondersteuning van de verzending van eCalls door operators van mobiele netwerken[20] en de specificaties[21] met eisen voor het moderniseren van de alarmcentrale-infrastructuur, heeft de Commissie op 13 mei 2013 twee wetgevingsvoorstellen vastgesteld: één voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een interoperabele eCall in de hele EU[22]; het tweede voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG[23].

Het voorstel voor een besluit werd door de medewetgevers op 25 mei 2014 goedgekeurd en vervolgens in het Publicatieblad bekendgemaakt[24]. Overeenkomstig de bepalingen van dit besluit moeten alarmcentrales in de hele Unie operationeel worden gemaakt, uiterlijk 6 maanden voor de datum van inwerkingtreding van de typegoedkeuringsvoorschriften voor het eCall-boordsysteem en in geen geval later dan 1 oktober 2017. In dit besluit is uitdrukkelijk vermeld dat elke lidstaat het recht

20 C(2011) 6269 definitief.
21 Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013.
22 COM(2013) 315 final.
23 COM(2013) 316 final.
24 PB L 164 van 3.6.2014, blz. 6.

heeft om zijn eigen noodhulpdiensten te organiseren op de meest kosteneffectieve manier en op een wijze die is afgestemd op zijn behoeften.

Het wetgevingsproces met betrekking tot het voorstel voor typegoedkeuringsvoorschriften voor het eCall-boordsysteem is nog lopende.

2.3.2. Andere prioritaire acties (c en e)

Sommige lidstaten hebben onlangs een zeer actieve rol gespeeld bij de invoering van diensten in verband met prioritaire acties c) inzake verkeersveiligheidsgerelateerde informatie en e) inzake informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens. In tijden van schaarse financiële middelen leek het echter redelijker, alvorens een algemene invoeringsverplichting vast te stellen, om eerst ontwikkelingen te ondersteunen die volgden op de vaststelling van de specificaties, via monitoring en uitwisseling van beste tenuitvoerleggingspraktijken tussen de lidstaten en via de meest recente oproep voor het indienen van voorstellen voor de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de toekomstige oproepen voor de Connecting Europe Facility. Na lessen te hebben getrokken uit deze eerste inspanningen en voort te hebben gebouwd op de beste praktijken, zal de behoefte aan wetgevingsvoorstellen inzake verplichte invoering in een later stadium worden beoordeeld.

2.4. Normen

Sinds de vaststelling van de ITS-richtlijn zijn verscheidene normaliseringsactiviteiten met betrekking tot de prioritaire gebieden opgestart of reeds voltooid.

De eCall-normen in Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 zijn vastgesteld. In het kader van het Europees Comité voor Normalisering zal CEN/TS 16454 over "eCall end to end conformance testing" naar verwachting een volledige CEN-norm worden vóór het einde van 2014. Een kleine herziening van deze normen met het oog op de integratie van de resultaten van de HeERO-proefprojecten[25] zal zeer waarschijnlijk ook worden afgerond vóór het einde van 2014.

De uitvoering van het normaliseringsmandaat M/453 betreffende coöperatieve systemen is goed gevorderd. Zowel het CEN (TC 278 WG16) als het Europees Instituut voor telecommunicatienormen (ETSI) (TC ITS), maar ook andere normaliseringsorganisaties, hebben voorzien in normen die relevant zijn voor coöperatieve ITS, binnen de werkingssfeer van mandaat M/453. In het kader van het normaliseringsproces wordt de toepassing van de bestaande normen permanent geëvalueerd in de relevante technische comités en werkgroepen van het CEN, ISO, SAE, IEEE en ETSI[26]. De normaliseringswerkzaamheden op het gebied van ITS vinden ook baat bij de internationale samenwerking van de Europese Unie met de Verenigde Staten van Amerika en andere partners die werken aan de wereldwijde harmonisatie van ITS-normen. Deze samenwerking heeft tot gevolg dat de normen sneller worden vastgesteld en ITS sneller wordt toegepast.

Er zijn aanvullende behoeften op het gebied van normalisering vastgesteld die binnen de werkingssfeer van de richtlijn vallen. Het gaat onder meer over de toepassing van

[25] Voor meer informatie over de HeERO-projecten, zie www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Europees Comité voor Normalisering; ISO: Internationale Organisatie voor Normalisering; SAE: Society of Automotive Engineers; IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers; ETSI: European Telecommunications Standards Institute.

eCall in voertuigen van andere categorieën dan M1 en N1; richtsnoeren inzake certificering van (aftermarket) eCall-systemen; de voltooiing van mandaat M/453; een open architectuur voor een platform aan boord van voertuigen; de integratie van nauwkeurige gegevens over (openbare) wegen in digitale kaarten; de veilige integratie en werking van nomadische apparaten; en ITS in de stad. Deze zijn alle toegevoegd aan het voortschrijdend plan van de Commissie voor ICT-normalisering voor het jaar 2013[27], met het oog op mogelijke toekomstige normaliseringsmandaten.

2.5. Niet-bindende maatregelen

2.5.1. Richtsnoeren inzake verslaglegging door de lidstaten

Zoals voorgeschreven in artikel 17 van de ITS-richtlijn, heeft de Commissie op 13 juli 2011 richtsnoeren vastgesteld voor de verslaglegging door de lidstaten uit hoofde van Richtlijn 2010/40/EU[28].

2.5.2. Richtsnoeren voor ITS in de stad

Deze richtsnoeren zijn opgesteld in het kader van het ITS-actieplan (zie werkdocument van de diensten van de Commissie over het voortgangsverslag en de toetsing van het ITS-actieplan). Deze richtsnoeren hebben de bewustmaking rond ITS in de stad vergroot en bijgedragen tot het werkdocument van de diensten van de Commissie "Slimme vervoerssystemen mobiliseren voor steden in de EU"[29], dat deel uitmaakt van het op 17 december 2013 goedgekeurde pakket stedelijke mobiliteit[30].

2.6. Regels inzake de bescherming van persoonsgegevens

Relevante bepalingen met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens, beveiliging en regels inzake het hergebruik van informatie zijn opgenomen in alle vastgestelde specificaties. Deze zijn gebaseerd op een voorbereidende studie[31] waarvoor opdracht is gegeven in het kader van het ITS-actieplan[32] en zijn in overeenstemming met artikel 10 van de ITS-richtlijn. De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is systematisch uitgenodigd voor vergaderingen van deskundigen van de lidstaten ter voorbereiding van de specificaties; er werd rekening gehouden met zijn adviezen over het definitieve ontwerp van de specificaties. Dit is eveneens het geval voor alle toekomstige specificaties en voorstellen.

2.7. Aansprakelijkheid

Relevante bepalingen met betrekking tot aansprakelijkheidsregels zijn opgenomen in alle vastgestelde specificaties. Deze zijn gebaseerd op een voorbereidende studie[33] in het kader van het ITS-actieplan en zijn in overeenstemming met artikel 11 van de ITS-richtlijn. Dit is eveneens het geval voor alle toekomstige specificaties en voorstellen.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm.

28 PB L 193 van 23.7.2011, blz. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf.

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_nl.htm.

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:NL:NOT.

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

2.8. Informatieverstrekking door de lidstaten

2.8.1. Verslag over nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden

Volgens artikel 17, lid 1, van de ITS-richtlijn moesten de lidstaten uiterlijk op 27 augustus 2011 bij de Commissie een verslag indienen over hun nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden die zijn opgesomd in artikel 2 van deze richtlijn.

In deze verslagen wordt voor de vier prioritaire gebieden van de ITS-richtlijn een eerste overzicht gegeven van de tenuitvoerlegging in de hele Unie.

De verslagen uit 2011 zijn geanalyseerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Analyse van de verslagen van de lidstaten", dat bij dit verslag is gevoegd.

Overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de ITS-richtlijn moeten de lidstaten uiterlijk op 27 augustus 2014 verslag uitbrengen over de vooruitgang die sinds het verslag van 2011 is geboekt.

2.8.2. Informatie over de voorgenomen nationale ITS-acties tijdens de volgende periode van vijf jaar

Volgens artikel 17, lid 2, van de ITS-richtlijn moesten de lidstaten de Commissie uiterlijk op 27 augustus 2012 informatie verstrekken over de voorgenomen nationale ITS-acties tijdens de volgende periode van vijf jaar.

De verslagen uit 2012 zijn geanalyseerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Analyse van de verslagen van de lidstaten", dat bij dit verslag is gevoegd.

Voor de eerste maal sedert de vaststelling van Richtlijn 2010/40/EU worden in deze verslagen de voornemens van de lidstaten beschreven met betrekking tot de invoering van ITS op hun grondgebied in de komende vijf jaar. Uit de verslagen blijkt een grote belangstelling en een sterke bereidheid van de lidstaten om de invoering van ITS in heel Europa te bevorderen teneinde de continuïteit van de dienstverlening en intelligentere mobiliteit te ondersteunen; de verslagen wijzen ook op een duidelijke trend naar verdere betrokkenheid op het gebied van informatiediensten.

Zoals reeds aangetoond in de nationale verslagen van 2011 hebben de lidstaten geïnvesteerd en meegedeeld dat zij zullen blijven investeren in prioritaire gebieden I "optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens" en II "Continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer" (nadere informatie in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Analyse van de verslagen van de lidstaten")[34]. Specificaties op deze gebieden helpen zeker om de interoperabiliteit en continuïteit van de reeds ingevoerde en toekomstige diensten te garanderen; voorts moet bijzondere aandacht worden besteed aan compatibiliteit met bestaande toepassingen.

De activiteiten in verband met prioritair gebied III "ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging" lijken eerder beperkt en vooral gericht op enkele specifieke acties (bv. eCall, informatiediensten voor veilige en beveiligde

[34] SWD(2014) 319.

parkeerplaatsen voor vrachtwagens) die thans baat vinden bij de aangenomen specificaties.

Hoewel het potentieel van prioritair gebied IV "Koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur" om bij te dragen tot de verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van verkeerscongestie door de lidstaten wordt erkend, bevinden de activiteiten zich nog steeds in de onderzoeks-/test-/proeffase. Verscheidene lidstaten hebben specifieke plannen voor proefprojecten, maar veel belanghebbenden wachten af tot er duidelijke bedrijfsmodellen zijn voor de grootschalige invoering van coöperatieve ITS-diensten en tot de benodigde minimale penetratiegraad van uitgeruste voertuigen of infrastructuurdekking een feit is. Om dit probleem op te lossen is overleg nodig tussen alle betrokken belanghebbenden met betrekking tot meer dan alleen maar de vaststelling van specificaties of de financiële steun voor proefprojecten.

2.9. Europese ITS-adviesgroep

Overeenkomstig artikel 16 van de richtlijn moest de Commissie een Europese ITS-adviesgroep oprichten die haar adviseert over de zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS in de Unie. De groep dient te bestaan uit vertegenwoordigers op hoog niveau van belanghebbende ITS-dienstenaanbieders, verenigingen van gebruikers, vervoersondernemers en infrastructuurexploitanten, fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen, lokale overheden en andere relevante fora.

De Europese ITS-adviesgroep werd opgericht bij een besluit van de Commissie op 4 mei 2011[35] en de leden ervan zijn benoemd op 27 januari 2012, na een openbare oproep tot het indienen van sollicitaties[36].

De eerste vergadering vond plaats op 23 maart 2012 en de tweede op 26 februari 2013. Deze vergaderingen vormden de gelegenheid om actuele ITS-kwesties met de belanghebbenden te bespreken, met name de strategieën betreffende de noodzakelijke voorwaarden voor realtimeverkeersinformatiediensten, toegang tot vervoersgegevens en de invoering van coöperatieve systemen. De vergaderingen hielpen ook om met de belanghebbenden een gemeenschappelijke visie op de invoering van coöperatieve systemen te delen, met name met een voorgesteld platform om alle belanghebbenden erbij te betrekken en alle initiatieven te verzamelen, teneinde een gefragmenteerde lappendeken te voorkomen en te zorgen voor interoperabiliteit van diensten, systemen en technologieën.

De Commissie heeft de leden van de Europese ITS-adviesgroep systematisch verzocht schriftelijk advies te geven over de zakelijke en technische aspecten van de ontwerpspecificaties. Dit heeft waardevolle opmerkingen opgeleverd met het oog op de definitieve opstelling van de specificaties.

Het voornaamste resultaat van deze bijeenkomsten is ter beschikking gesteld van het Europees ITS-comité, zoals vereist bij de ITS-richtlijn.

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):NL:NOT.

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
De lijst van de deelnemers en de notulen van de vergaderingen zijn te vinden in het register van deskundigengroepen van de Commissie.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736.

3. DOELTREFFENDHEID EN GESCHIKTHEID VAN RICHTLIJN 2010/40/EU EN DELEGATIE VAN BEVOEGDHEID

3.1. Diverse configuraties

De ITS-richtlijn voorziet in een kader voor de snelle vaststelling van specificaties via gedelegeerde handelingen die door de Commissie worden vastgesteld. Deze aanpak heeft een vlotte vaststelling van specificaties mogelijk gemaakt voor de eerste drie prioritaire acties inzake verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten (c), eCall (d) en informatiediensten voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens (e).

Niettemin varieert de context waarin deze specificaties zijn vastgesteld sterk van de ene actie tot de andere, met name afhankelijk van de voortgang van de Europese en nationale acties en publieke of particuliere initiatieven op deze gebieden.

Voor eCall waren de beginselen van het initiatief al gedefinieerd in de mededeling van de Commissie "eCall: tijd voor implementatie"[37]; voort is ook al een mededeling[38] aan de lidstaten opgesteld die gericht is tot exploitanten van mobiele netwerken. Bovendien bestonden er al normen op het ogenblik dat het eerste ontwerp van de specificaties ter bespreking werd voorgesteld aan deskundigen van de lidstaten. Op basis van deze normen waren ook al proefprojecten opgestart. De ITS-richtlijn heeft dus gediend ter aanvulling van de aanpak en de lopende initiatieven, en vulde een lacune voor wat noodoproepcentrales — ook bekend als alarmcentrales — betreft.

De situatie was zeer verschillend voor verkeersveiligheidsgerelateerde minimuminformatie en informatiediensten voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Er waren geen specifieke normen waarop de specificaties konden worden gebaseerd, hoewel de normen DATEX II, TPEG en RDS TMC[39] als referentie hebben gediend voor bepaalde aspecten. Bovendien waren er reeds uiteenlopende diensten actief in de lidstaten. Deze algemene situatie heeft ook vragen doen rijzen met betrekking tot de voorwaarden voor de toepassing van de op stapel staande specificaties op reeds bestaande diensten. Ondanks de relatief beperkte werkingssfeer van deze twee maatregelen is het toch mogelijk specificaties vast te stellen op betrekkelijk korte termijn, met inbegrip van de noodzakelijke gerichte raadpleging van belanghebbenden.

De uitdaging blijkt groter te zijn voor de twee resterende prioritaire acties: de verlening voor de gehele Unie van multimodale reisinformatiediensten (a); en de verlening voor de gehele Unie van realtimeverkeersinformatiediensten (b). De belangrijkste redenen hiervoor zijn het ruimere toepassingsgebied van deze acties en het grotere aantal betrokken partijen. Hetzelfde geldt voor andere acties waarvoor een bredere aanpak nodig kan zijn, die verder reikt dan de loutere vaststelling van specificaties.

---

37 COM(2009) 434 definitief.

38 Aanbeveling 2011/750/EU van de Commissie van 8 september 2011 ter ondersteuning van een EU-wijde eCall-dienst in elektronischecommunicatienetwerken voor de transmissie van op 112 gebaseerde noodoproepen uit voertuigen ("eCalls") - PB L 303 van 22.11.2011, blz. 46.

39 TPEG: Specificaties van de Transport Protocol Experts Group, die een methode bieden voor het verzenden van informatie over multimodaal verkeer en reizen; RDS: Radio Data System; TMC: Traffic Message Channel.

3.2. Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

Politieke bekrachtiging door de lidstaten

Uit eCall zijn lessen getrokken over de nuances die kunnen bestaan tussen de specificatiewerkzaamheden die met nationale deskundigen worden uitgevoerd en de politieke controle door de Raad nadat de specificaties door de Commissie zijn vastgesteld. Hoewel de inhoud van de eCall-specificaties op vrijwel unanieme steun kon rekenen op deskundigenniveau, hebben zeven lidstaten in de Raad bezwaar aangetekend; aangezien deze zeven stemmen geen gekwalificeerde meerderheid vormden, heeft de Raad echter geen bezwaar gemaakt. De redenen die door sommige van deze zeven lidstaten werden gegeven, hadden niet altijd te maken met de specificaties in strikte zin, maar met het eCall-initiatief in zijn geheel, met name de financiering van de toekomstige verplichte invoering van deze dienst, of kwesties in verband met het eCall-onderdeel aan boord van voertuigen.

Vragen bij de reikwijdte van de bevoegdheidsdelegatie

Overeenkomstig artikel 290 van het VWEU verschaft de ITS-richtlijn de Commissie de bevoegdheid om niet-wetgevingshandelingen van algemene strekking vast te stellen ter aanvulling of wijziging van bepaalde niet-essentiële onderdelen van een wetgevingshandeling.

Twee lidstaten hebben schriftelijk vragen gesteld bij de geldigheid van de delegatie van de bevoegdheid om de lidstaten te verplichten bestaande diensten te upgraden teneinde te voldoen aan de specificaties die zijn vastgesteld in het kader van de ITS-richtlijn. Zij waren van mening dat een dergelijke verplichting in tegenspraak was met het recht van de lidstaten om zelf over de eigen invoering te beslissen, zoals vermeld in artikel 5, lid 1, van de ITS-richtlijn. Op 18 december 2013 heeft een van deze twee lidstaten gedelegeerde verordeningen (EU) nr. 885/2013 (informatiediensten voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens) en (EU) nr. 886/2013 (minimale universele verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten) voorgelegd aan het Gerecht van de Europese Unie. Zij heeft verzocht om nietigverklaring van deze twee gedelegeerde verordeningen omdat zij de grenzen van de in Richtlijn 2010/40/EU vastgestelde bevoegdheidsdelegatie zouden overschrijden en derhalve in strijd zijn met artikel 290 van het VWEU.

Ontoereikendheid van de verticale benadering

In de ITS-richtlijn worden zes prioritaire acties geïdentificeerd waarvoor specificaties moeten worden vastgesteld. De eerste drie vastgestelde specificaties hebben betrekking op relatief verschillende en afzonderlijke domeinen, maar de overige prioritaire acties hebben betrekking op gemeenschappelijke kwesties, bijv. gemeenschappelijke types gegevens die moeten gespecificeerd, gemeenschappelijke kwesties in verband met toegang tot en beschikbaarheid van gegevens, gegevensbescherming en aansprakelijkheid. De uit de ITS-richtlijn voortvloeiende verticale benadering kan dan voor sommige van deze kwesties worden aangevuld met een meer horizontale aanpak. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor multimodale reis- en verkeersinformatiediensten in realtime of voor horizontale maatregelen inzake privacy en gegevensbescherming.

Zoals hierboven reeds vermeld, vergen sommige van de andere acties (bv. coöperatieve systemen) een bredere benadering om rekening te houden met de

diverse problemen (financiering, normalisering, betere coördinatie van belanghebbenden, governance van de uitrol enz.) die verder reiken dan het toepassingsgebied van mogelijke specificaties.

Datum waarop de bevoegdheidsdelegatie verstrijkt

De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen is aan de Commissie verleend tot en met 27 augustus 2017. Het vaststellen van specificaties was en is nog steeds een efficiënt en flexibel instrument om definitieve specificaties op te stellen voor alle zes prioritaire acties, maar dit instrument kan alleen worden gebruikt voor de andere in bijlage I bij de ITS-richtlijn vermelde acties als deze termijn wordt verlengd.

3.3. Follow-up van specificaties

In het kader van de HeERO[40]-proefprojecten en het Europees platform voor de implementatie van eCall[41] is overleg gepleegd over de tenuitvoerlegging van de gedelegeerde verordening inzake eCall. Voor de andere vastgestelde specificaties is de behoefte ontstaan aan een betere structuur voor de follow-up van de uitvoering van specificaties voor verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten (c) en informatie over parkeerplaatsen voor vrachtwagens (e) door de lidstaten.

Daarom heeft de Commissie in oktober 2013 en januari 2014 vergaderingen georganiseerd met deskundigen van de lidstaten. Zij is voornemens deze dialoog voort te zetten en verder te ontwikkelen, met name door middel van een specifiek samenwerkingsplatform (wik-ITS) om een gemeenschappelijke interpretatie van de specificaties en de uitwisseling van beste praktijken te ondersteunen en om veelgestelde vragen uit te wisselen.

Steun voor de uitvoering van de specificaties zal ook worden verleend door middel van financiering in het kader van de Connecting Europe Facility en Horizon 2020 en door middel van lopende initiatieven/platforms van belanghebbenden, zoals het Europese platform voor de implementatie van eCall, de iMobility Forum Working Group on SafeApps, TISA-richtsnoeren voor het integreren van veiligheidsgebeurtenissen in DATEX/TPEG/RDS-normen, het Europees ITS-platform (het Europees project dat is gefinancierd in het kader van de TEN-T-oproep voor 2012) inzake DATEX-knooppunten/nationale toegangspunten en de kwaliteit van SRTI enz[42].

Deze follow-upmaatregelen zullen ook helpen bij de beoordeling van de behoefte aan eventuele voorstellen voor de uitrol van het systeem in de nabije toekomst.

4. INGEZETTE EN BENODIGDE FINANCIËLE MIDDELEN

De vastgestelde specificaties zijn van tamelijk recente datum, dus de ingezette en benodigde financiële middelen zijn gebaseerd op een raming van de noodzakelijke

---

40 http://www.heero-pilot.eu.

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip.

42 TISA: Traveller Information Services Association; SRTI: minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg.

verbetering van de bestaande diensten en de waarschijnlijke uitrol ervan in de lidstaten.

In de aan de uitrol voorafgaande eCall-proefprojecten HeERO I en II is in totaal 9,4 miljoen euro en 4,3 miljoen euro geïnvesteerd (waarvan 4,7 miljoen euro en 2,1 miljoen euro aan financiering door de Europese Unie) in het kader van het programma voor concurrentievermogen en innovatie (CIP); deze proefprojecten waren niet beperkt tot de loutere tenuitvoerlegging van de specificaties. Er zal aanvullende financiering nodig zijn om de alarmcentrale-infrastructuur te upgraden in alle lidstaten, zoals geraamd in bijlage XIV van de effectbeoordeling voor eCall[43].

Prioritaire actie c), het verzamelen van aanvullende gegevens die nodig zijn voor het verlenen van de dienst verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersinformatie, vergt een startinvestering (bijv. voor sensoren, CCTV, weerstations, 112-verslagen of gebruikersverslagen, particuliere aanbieders/gegevens van rijdende auto's) en brengt nadien ook kosten met zich mee voor onderhoud, exploitatie en vervanging. Afhankelijk van diverse parameters (bv. de lengte van het uitgeruste net, de dichtheid en het type van de apparatuur, de methode en technologie voor gegevensverzameling, reeds bestaande apparatuur en gegevens), kunnen de kosten van het verzamelen van aanvullende gegevens sterk variëren van lidstaat tot lidstaat, zelfs met een factor 10 tussen lage en hoge ramingen van de kosten. Geschat wordt dat de exploitatie van de informatiedienst gemiddeld 1,4 miljoen euro per jaar kost voor een lidstaat die op dit ogenblik helemaal niet over een dergelijke dienst beschikt[44].

Met betrekking tot prioritaire actie e) bedragen de kosten die exploitanten van vrachtwagenparkeerplaatsen en overheidsinstanties in de hele EU moeten maken om de gemeenschappelijke specificaties (bepaling van statische gegevens, tenuitvoerlegging, beheer van een statische databank en kosten voor vervoersondernemers) ten uitvoer te leggen, naar schatting 4 miljoen euro per jaar. Dynamische informatie zal waarschijnlijk worden ingezet op een beperkt aantal prioritaire gebieden (zones met een gemiddelde van 10 parkeerplaatsen), waarbij de kosten per prioritair gebied worden geraamd op ongeveer 2 miljoen euro voor de initiële investeringen en 0,2 miljoen euro voor jaarlijkse exploitatie, onderhoud en afschrijvingen[45].

De laatste TEN-T-oproep tot het indienen van voorstellen, die in december 2013 werd gedaan, bood de mogelijkheid om projecten te ondersteunen die binnen het toepassingsgebied van de ITS-richtlijn vallen. Van bijzonder belang zijn projecten voor de invoering van de ITS-kerndiensten langs Europese corridors, en studies die ook reële proeven en aan de invoering voorafgaande voorbereidingen omvatten, bijv. voor coöperatieve systemen en upgrades van eCall-alarmcentrales. Deze mogelijkheid zal ook worden geboden in het kader van de komende oproepen voor de Connecting Europe Facility, waarmee in 2014 wordt gestart.

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf.

44 Meer informatie over de kosten in de studie over prioritaire actie c — Gratis verkeersinformatie — Eindverslag http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Meer informatie over de kosten in de studie over prioritaire acties E en F - Informatie- en reserveringsdiensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen - Eindverslag http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

De normaliseringswerkzaamheden zijn tot nu toe ondersteund in het kader van de EU-begroting ten bedrage van 165 000 euro voor eCall en 1,338 miljoen euro voor coöperatieve systemen in het kader van het M/453-normaliseringsmandaat. Voor de voorbereiding en het onderhoud van de DATEX-specificaties is geput uit diverse financieringsbronnen (studie, subsidies, projecten in het kader van de TEN-T-programma's), voor een totaal bedrag van naar schatting 1,4 miljoen euro.

Er zullen extra financiële middelen nodig zijn - waarvoor nog geen raming is opgesteld - voor de andere normaliseringspunten in het voortschrijdend plan voor ICT-normalisering.

5. CONCLUSIE

Tot dusver is de ITS-richtlijn een efficiënt instrument gebleken voor de snelle vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor de eerste drie prioritaire acties.

De werkzaamheden betreffende de specificaties voor de resterende twee prioritaire acties (realtimeverkeersinformatiediensten voor de gehele EU en multimodale reisinformatiediensten in de gehele EU) zullen plaatsvinden vóór het einde van het werkprogramma in 2015. Wat reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen betreft, is in de nabije toekomst geen verdere actie nodig.

Rekening houdend met de opkomst van nieuwe langetermijntendensen, die ook worden vermeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij het voortgangsverslag en de herziening van het ITS-actieplan (bijv. het gebruik van crowdsourcing voor vervoersgegevens, gedeeltelijk geautomatiseerd rijden, de invoering van coöperatieve systemen), en de eventuele noodzaak om nieuwe prioriteiten vast te stellen die verder reiken dan de zes prioritaire acties en vier prioritaire gebieden die momenteel zijn vastgesteld, bovenop de belangrijke elementen die vermeld zijn in bijlage I bij de ITS-richtlijn, lijkt het noodzakelijk in een eerste fase voorrang te geven aan de resterende acties die aan bod komen binnen de huidige werkingssfeer van de ITS-richtlijn en het ITS-actieplan. In een tweede fase zal moeten worden nagedacht over en zullen voorbereidingen moeten worden getroffen voor een mogelijke herziening van de ITS-richtlijn en het ondersteunende ITS-actieplan, rekening houdend met de constante technische ontwikkeling van ITS en voortbouwend op de conclusies van het werkdocument van de diensten van de Commissie over het voortgangsverslag en de toetsing van het ITS-actieplan.