EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.10.2019.
COM(2019) 464 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Provedba Direktive 2010/40 EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za razvoj inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2019) 373 final}

Sadržaj

1. Uvod ... 2
2. Analiza provedbe Direktive 2010/40/EU ... 2
2.1. Ažurirani radni program Komisije ... 2
2.2. Delegirani akti povezani sa specifikacijama ... 3
2.2.1. Metodologija ... 3
2.2.2. Dovršetak specifikacija za prioritetne mjere ... 3
2.2.3. Ostale mjere ... 5
2.3. Prijedlozi za uvođenje ... 6
2.3.1. Interoperabilna paneuropska usluga eCall (prioritetna mjera d) ... 6
2.3.2. Ostale mjere ... 7
2.4. Norme ... 7
2.5. Neobvezujuće mjere ... 8
2.5.1. Smjernice za izvješćivanje namijenjene državama članicama ... 8
2.5.2. Smjernice za gradske ITS-ove ... 8
2.6. Pravila za privatnost, sigurnost i ponovnu upotrebu informacija ... 9
2.7. Pravila o odgovornosti ... 9
2.8. Izvješćivanje država članica ... 9
2.8.1. Izvješće o nacionalnim aktivnostima i projektima u prioritetnim područjima ... 9
2.8.2. Glavna stečena iskustva – trenutačni trendovi ... 9
2.9. Europska savjetodavna skupina za ITS ... 11
3. Učinkovitost i primjerenost Direktive 2010/40/EU i delegiranje ovlasti ... 12
3.1. Učinkovitost i primjerenost ... 12
3.2. Izvršavanje delegiranja ovlasti ... 12
3.3. Naknadne aktivnosti nakon donošenja specifikacija ... 13
4. Iskorištena i potrebna financijska sredstva ... 13
5. Zaključak ... 15

1. UVOD

Ovo je izvješće drugo izvješće o napretku u provedbi Direktive 2010/40/EU[1] (Direktiva o ITS-ovima), u kojem se u skladu s člankom 17. stavkom 4. Direktive analizira funkcioniranje i provedba Direktive u razdoblju od prvog izvješća o napretku. Prvo je izvješće Komisija prihvatila 21. listopada 2014.[2]. Tom su izvješću bila priložena dva radna dokumenta službi, jedan na temu provedbe akcijskog plana o ITS-u i drugi s analizama izvješća država članica iz 2011. i 2012.[3]

U Direktivi o ITS-ovima propisan je okvir kojim se Komisiji omogućava donošenje zajedničkih specifikacija za EU za mjere unutar četiri prioritetna područja Direktive, počevši od šest prioritetnih mjera utvrđenih u članku 3. Direktive. Status napretka tih šest prioritetnih mjera opisan je u odjeljku 2.2.2. ovog izvješća.

Ovlasti za donošenje specifikacija s tehničkim, funkcionalnim, organizacijskim i uslužnim odredbama bile su dodijeljene Komisiji do 27. kolovoza 2017. Kako je navedeno u prvom izvješću o napretku, za donošenje specifikacija bilo je potrebno produljiti taj rok za neprioritetne mjere iz Priloga I. Direktivi o ITS-ovima.

Rok je produljen Odlukom (EU) 2017/2380 o izmjeni Direktive 2010/40/EU u pogledu razdoblja za donošenje delegiranih akata[4]. Njome se produljuje trajanje ovlasti dodijeljenih Komisiji za donošenje delegiranih akata na razdoblje od pet godina od 27. kolovoza 2017., koje se može prešutno ponovno produljiti. Njome se isto tako zahtijeva da Komisija ažurira radni program u vezi s mjerama na temelju članka 6. stavka 3. (tj. mjere koje nisu prioritetne mjere, kako su navedene u Prilogu I. Direktivi o ITS-ovima) do 10. siječnja 2019. i prije svakog naknadnog petogodišnjeg produljenja ovlasti za donošenje delegiranih akata.

Ovom je izvješću priložen radni dokument službi Komisije s analizom izvješća država članica o napretku iz 2014. i 2017., koja su dostavljena u skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive o ITS-ovima. Rezultati *ex post* evaluacije Direktive o ITS-ovima predstavljeni su u radnom dokumentu službi Komisije s evaluacijom Direktive o ITS-ovima[5].

2. ANALIZA PROVEDBE DIREKTIVE 2010/40/EU

2.1. Ažurirani radni program Komisije

Prvi radni program za mjere iz Direktive o ITS-ovima obuhvaćao je razdoblje od 2011. do 2015. i bio usmjeren na pripremu specifikacija koje se odnose na šest prioritetnih mjera. Iako je i nakon tog razdoblja još uvijek postojala potreba za daljnjim radom na specifikacijama za prioritetne mjere, zbog potrebe da se počne rad na ostalim mjerama iz Direktive bilo je potrebno ažurirati taj radni program, kako je propisano u Odluci (EU) 2017/2380.

---

1 Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza – SL L 207, 6.8.2010., str. 1.

2 COM(2014) 642 final.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

4 SL L 340, 20.12.2018., str. 1.

5 SWD(2019) 368 i SWD(2019) 369

Odlukom Komisije (2018) 8264, donesenom 11. prosinca 2018., koja obuhvaća razdoblje od 2018. do 2022., ažuriran je radni program u pogledu mjera iz članka 6. stavka 3. Direktive o ITS-ovima, tj. mjerama unutar četiriju prioritetnih područja Direktive koje nisu među šest prioritetnih mjera. U toj se odluci navodi opis i okvirni vremenski raspored za nove aktivnosti koje Komisija planira poduzeti za provedbu tih mjera.

2.2. Delegirani akti povezani sa specifikacijama

2.2.1. Metodologija

Specifikacije su izrađene u skladu s Okvirnim sporazumom o odnosima između Europskog parlamenta i Europske komisije[6] i Zajedničkim dogovorom Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije o delegiranim aktima[7], a i u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu od 13 travnja 2016. o boljoj izradi zakonodavstva[8], od trenutka kad je taj sporazum postao primjenjiv.

Kako je opisano u prvom izvješću o napretku, razvoj specifikacija temeljio se na nizu pripremnih radova (studije, radionice itd.), analiza (analize troškova i koristi, neobuhvaćenih područja, zahtjeva i pristupa) i savjetovanja (javna savjetovanja, savjetovanja sa stručnjacima koje su imenovale države članice[9] i Europskim nadzornikom za zaštitu podataka, obavješćivanje i pozivanje stručnjaka iz Vijeća i Parlamenta).

Kako je istaknuto u početnom izvješću, smatralo se da je potreban sveobuhvatniji pristup kako bi se riješile različite stavke (financiranje, standardizacija, znatnije koordiniranje dionika, upravljanje povezano s uvođenjem itd.), koje izlaze izvan područja samih specifikacija, posebno kad je riječ o kooperativnim inteligentnim prometnim sustavima (C-ITS). Stoga je u studenome 2014. uspostavljena platforma za dionike[10] (platforma za C-ITS) kao stručna skupina Komisije koja okuplja javne i privatne dionike i predstavlja sve ključne dionike u lancu vrijednosti, među ostalim javna tijela, proizvođače vozila, dobavljače, pružatelje usluga, telekomunikacijske tvrtke itd. Cilj tog okupljanja je pridonošenje zajedničkoj viziji interoperabilnog uvođenja C-ITS-a u EU-u i podrška razvoju specifikacija za EU.

2.2.2. Dovršetak specifikacija za prioritetne mjere

U potpunosti je ostvareno šest prioritetnih mjera izrade i primjene specifikacija i normi utvrđenih u članku 3. Direktive o ITS-ovima i Prilogu I. toj direktivi. Kako je navedeno u prvom izvješću o napretku, donošenje prve tri specifikacije bilo je prilično jednostavno jer je njihovo područje relativno ograničeno. Izrada relevantnih specifikacija za prioritetne mjere koje se odnose na pružanje usluga prometnih informacija u realnom vremenu i multimodalnih putnih informacija bila je zahtjevnija jer su područja tih specifikacija, utvrđena u Prilogu I. Direktivi o ITS-ovima, vrlo opsežna te je sa stručnjacima trebalo dogovoriti zajedničku definiciju tih područja.

---

6 SL L 304, 20.11.2010., str. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

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

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

Specifikacije su kronološki donesene sljedećim redoslijedom[11]:

Prioritetna mjera (d): Komisija je 26. studenoga 2012., tj. prije okvirnog planiranog datuma, 27. veljače 2013., donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 305/2013, kojom se uspostavlja specifikacija za usklađeno pružanje interoperabilne paneuropske usluge eCall[12] (vidjeti prvo izvješće o napretku).

Prioritetna mjera (c): Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 886/2013 o dopuni Direktive o ITS-ovima s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti[13] (vidjeti prvo izvješće o napretku).

Prioritetna mjera (e): Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 885/2013 o dopuni Direktive o ITS-ovima s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila[14] (vidjeti prvo izvješće o napretku).

Prioritetna mjera (f): Komisija je obavila nekoliko savjetovanja sa stručnjacima iz država članica i ključnim dionicima o pružanju usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila. Zaključak je bio da ne postoji potreba za specifikacijama i normama za rezervaciju parkirališnih mjesta (vidjeti prvo izvješće o napretku). Trenutačno nema pokazatelja da se ta situacija znatno promijenila.

Prioritetna mjera (b): Komisija je 18. prosinca 2014. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2015/962 o dopuni Direktive o ITS-ovima u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu[15]. Namjena je specifikacija osigurati dostupnost, razmjenu, ponovnu upotrebu i ažuriranje cestovnih i prometnih podataka od strane tijela nadležnih za ceste i operatora cestovnog prometa kako bi se usluge prometnih informacija pružale u cijelom EU-u u realnom vremenu. Kao što je vidljivo iz ovog nabrajanja, regulirani elementi više su povezani s pozadinskom infrastrukturom nego sa samim uslugama.

Prioritetna mjera (a): Komisija je 31. svibnja 2017. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2017/1926 o dopuni Direktive o ITS-ovima u pogledu pružanja informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a[16]. Tijekom izrade specifikacija pokrenuto je nekoliko inicijativa (prvi natječaj Smart Mobility Challenge, studije, radionice i javna savjetovanja[17]). Komisija je pokrenula i raspravu o mogućoj inicijativi o pristupu podacima o multimodalnom prijevozu kako bi razmotrila na koji način učiniti dostupnima podatke o prijevozu koji obuhvaćaju sve vrste prijevoza i usluge mobilnosti. Rezultat prve faze tog razmatranja bio je radni dokument službi Komisije „Plan za pružanje usluga multimodalnih putnih informacija, planiranja i izdavanja karata u cijelom EU-u” iz lipnja 2014., a prvi je korak bio donošenje specifikacija na temelju Direktive o ITS-ovima. Te donesene specifikacije odnose se

11 Slova u zagradi upućuju na točke članka 3. Direktive o ITS-ovima.
12 SL L 91, 3.4.2013., str. 1.
13 SL L 247, 18.9.2013., str. 6.
14 SL L 247, 18.9.2013., str. 1.
15 SL L 157, 157, 3.6.2015., str. 21.
16 SL L 272, 21.10.2017., str. 1.
17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

na uvjete koji omogućavaju provedbu, kao što je dostupnost podataka, te na usluge i odredbe za povezivanje usluga za putne informacije.

2.2.3. Ostale mjere

Nakon što se donesu specifikacije nužne za prioritetne mjere, u skladu s člankom 6. Direktive o ITS-ovima Komisija će donijeti specifikacije za ostale mjere u prioritetnim područjima navedenima u Prilogu I. Direktivi o ITS-ovima.

Rad na **C-ITS-u** nedavno je završen. Početak te aktivnosti bili su istraživački projekti i brojna savjetovanja s dionicima, uključujući Europski odbor za ITS i Europsku savjetodavnu skupinu za ITS. Nastavak je uslijedio unutar platforme za C-ITS kako bi se formulirala ideja koju će dijeliti svi članovi lanca vrijednosti. Tijekom dvije faze rada (studeni 2014. – siječanj 2016. i srpanj 2016. – rujan 2017.) u okviru platforme za C-ITS[18] radilo se na glavnim obilježjima tehničkog i pravnog okvira potrebnog za uvođenje C-ITS-a, a dionici su puno pridonijeli izradi specifikacija sa stručnjacima iz država članica. Istovremeno su države članice i industrija pokrenule važne inicijative (platforma C-Roads[19] i projekti za pripremu uvođenja, Konzorcij za komunikacije CAR2CAR) koje su pridonijele zajedničkim europskim specifikacijama za komunikaciju vozilo-vozilo i vozilo-infrastruktura.

Nakon 14 sastanaka sa stručnjacima iz država članica i intenzivnog savjetovanja s javnim i privatnim dionicima Komisija je 13. ožujka 2019. donijela Delegiranu uredbu o zajedničkim specifikacijama EU-a za C-ITS[20]. Međutim, Vijeće je taj delegirani akt odbilo u srpnju 2019.

Drugo područje za koje treba donijeti specifikacije odnosi se na otvoreni pristup uslugama ITS-a (otvorena platforma u vozilu) putem **pristupa podacima i resursima u vozilu**. To je područje bilo predmet nekoliko pripremnih studija[21] i intenzivnih rasprava dionika tijekom prve faze rada u okviru platforme za C-ITS[22]. Komisija je 17. svibnja 2018. u svojoj komunikaciji [COM(2018) 283 final][23] „Na putu prema automatiziranoj mobilnosti: strategija EU-a za mobilnost budućnosti" najavila da će razmotriti jesu li potrebne specifikacije na temelju Direktive o ITS-ovima za pristup (osobnim i/ili neosobnim) podacima vozila za potrebe javnih tijela, osobito upravljanja prometom[24]. Taj se rad treba temeljiti i na stajalištima nove stručne skupine Komisije za razmjenu podataka između poduzeća i javnih tijela[25].

To je potvrđeno u ažuriranom radnom programu za mjere iz Direktive o ITS-ovima donesenom 11. prosinca 2018., u kojem su popisane i dodatne aktivnosti za razdoblje

---

18 Izvješća o dvjema fazama dostupna su na: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 Konkretno https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, svibanj 2017.

22 Vidjeti točku 8. Radna skupina 6 iz izvješća o platformi za C-ITS: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 Komisija je u Komunikaciji također najavila preporuku za okvir upravljanja podacima radi omogućivanja razmjene podataka te da će razmotriti dodatne mogućnosti za okvir za razmjenu podataka vozila kako bi se omogućilo pošteno tržišno natjecanje u pružanju usluga.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

od 2018. do 2022. Zbog tih bi se aktivnosti mogli donijeti novi delegirani akti na temelju Direktive o ITS-ovima, koji bi obuhvaćali:

- moguće zemljopisno proširenje postojećih specifikacija na usluge prometnih informacija u cijelom EU-u u realnom vremenu, uključujući moguće dodatne vrste podataka (npr. gradska ograničenja pristupa, mjesta za punjenje/opskrbu gorivom),
- moguće proširenje usluge eCall na druge kategorije vozila (kao što su teška teretna vozila, gradski i međugradski autobusi, motorna vozila na dva kotača i poljoprivredni traktori),
- interoperabilno plaćanje/izdavanje karata za multimodalni prijevoz, i
- kontinuitet usluga upravljanja prometom i prijevozom tereta.

Kako je navedeno u ažuriranom radnom programu, te će aktivnosti započeti utvrđivanjem postojećeg stanja u suradnji sa stručnjacima iz država članica kako bi se dodatno pojasnio njihov opseg.

2.3. Prijedlozi za uvođenje

2.3.1. Interoperabilna paneuropska usluga eCall (prioritetna mjera d)

Pravni okvir kojim se propisuje uvođenje interoperabilne paneuropske usluge eCall EU-a sad je uspostavljen.

Odlukom br. 585/2014/EU[26], donesenom 3. lipnja 2014., propisano je da se najkasnije do 1. listopada 2017. obvezno uvede potrebna infrastruktura pristupnih točaka sigurnosnog poziva (PSAP-ovi), koja je nužna za primanje i obradu eCall poziva na broj 112 u EU-u u skladu sa specifikacijama utvrđenima u Delegiranoj uredbi (EU) br. 305/2013. Prema najnovijim informacijama iz država članica, uvođenje je uglavnom dovršeno uz jednu iznimku (postoji mala regija u kojoj infrastruktura nije uvedena).

Uredbom (EU) 2015/758[27] uspostavljeni su opći zahtjevi za EZ homologaciju vozila s obzirom na sustave eCall ugrađene u vozilo koji se temelje na službi 112 te samih sustava eCall ugrađenih u vozilo koji se temelje na službi 112 i njihovih sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica. Njome je propisana obveza ugradnje sustava eCall koji se temelji na službi 112 u sve nove vrste vozila M_1 (osobni automobili) i N_1 (laka gospodarska vozila) od 31. ožujka 2018. nadalje. Njome se isto tako, uz sustav eCall ugrađen u vozilo koji se temelji na službi 112, priznaje pravo vlasnika vozila na korištenje sustava TPS eCall ugrađenog u vozilo koji pruža sličnu uslugu. Od Komisije se traži da u izvješću o evaluaciji koje treba podnijeti do 31. ožujka 2021. među ostalim istraži treba li se područje primjene te uredbe proširiti na druge kategorije vozila, kao što su teška teretna vozila, gradski i međugradski autobusi, motorna vozila na dva kotača i poljoprivredni traktori. Ta je uredba dopunjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2017/78[28] i Delegiranom uredbom

[26] SL L 164, 3.6.2014., str. 6.
[27] SL L 123, 19.5.2015., str. 77.
[28] SL L 12, 17.1.2017., str. 26.

Komisije (EU) 2017/79[29], u kojima su administrativne odredbe i tehnički zahtjevi detaljnije propisani.

2.3.2. Ostale mjere

Prema analizi izvješća država članica većina je država članica bila vrlo aktivna u provedbi prvih donesenih specifikacija [prioritetne mjere (c), (e) i (b)], osobito zahvaljujući financijskoj potpori EU-a na temelju poziva objavljenih u okvirima transeuropske prometne mreže (TEN-T) i Instrumenta za povezivanje Europe (CEF).

Kad je riječ o specifikacijama koje se odnose na prioritetne mjere iz članka 3. točaka (b) i (c) Direktive o ITS-ovima[30], 17 država članica i Norveška izvijestile su da su uspostavile svoje nacionalne pristupne točke (NAP). Preostalih pet država članica poduzima mjere kako bi uskoro to napravile. Uvođenje NAP-ova za specifikacije (e) nije toliko napredovalo (13 država članica uspostavilo je svoje NAP-ove i/ili pridonijelo europskoj pristupnoj točki) jer nekoliko država članica smatra da se specifikacije ne odnose na njihovo državno područje zbog toga što nema usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima. S obzirom na te pozitivne pomake čini se primjerenim nastaviti na isti način podržavati trenutačni rad država članica, osobito uzimajući u obzir i da su te specifikacije usmjerene na omogućavanje pružanja usluga, tj. dostupnost podataka, više nego na pružanje samih usluga. Slično se razmišljanje može primijeniti na specifikacije (a), čija je provedba još u ranoj fazi.

Međutim, uz dostupnost podataka postavlja se i pitanje raspoloživosti podataka (tj. samog postojanja informacija u digitalnom formatu), osobito za vrlo važne vrste podataka koje odgovaraju pravilima za upotrebu infrastrukture, kao što su prometni propisi, koje su neophodne za usluge kao što su inteligentni sustavi za regulaciju brzine (ISA) ili automatizirana vožnja, za cijelu mrežu cestovnog prometa. Taj problem treba istražiti kako bi se ocijenila potreba za dodatnim mjerama.

2.4. Norme

Prioritetnim područjima Direktive o ITS-ovima pristupljeno je putem nekoliko normizacijskih aktivnosti.

Donesene su norme za eCall iz Delegirane uredbe (EU) br. 305/2013. Manja revizija tih normi napravljena je 2015. kako bi se integrirao rezultat pilot-projekata HeERO[31]. Norma CEN/TS 16454 o cjelovitom ispitivanju sukladnosti sustava eCall također je dovršena i objavljena 2015.

CEN i/ili ETSI pokrenuli su rad na nekoliko elemenata povezanih sa sustavom eCall, koji su odobreni kao nove norme ili tehničke specifikacije. Konkretno, riječ je o pružanju usluge eCall putem stanice ITS-a, nekoliko tehničkih specifikacija kojima se usluga eCall proširuje na druge kategorije vozila (teška teretna vozila i druga gospodarska vozila, međugradske i gradske autobuse, poljoprivredna/šumarska vozila, motorna vozila na dva kotača) i aplikacijskim protokolima visoke razine (HLAP) za sustav eCall za prijenos paketnim komutiranim mrežama pomoću IMS-a.

---

29 SL L 12, 17.1.2017., str. 44.

30 Specifikacije koje se odnose na mjere iz različitih točaka članka 3. Direktive u daljnjem će se tekstu skraćeno nazivati „specifikacije (a)”, „specifikacije (b)” itd.

31 www.heero-pilot.eu

Još se nije pristupilo rješavanju drugih potreba, kao što su fizički i operativni zahtjevi za uređaje koji su naknadno ugrađeni u vozila ili smjernice za certifikaciju (naknadno ugrađenih) sustava eCall.

CEN (TC 278 WG16), Europski institut za telekomunikacijske norme (ETSI) (TC ITS) i druge organizacije za normizaciju ponudili su relevantne norme za kooperativni ITS na temelju zahtjeva za normizaciju M/453. Rad na normizaciji ITS-a temelji se i na suradnji EU-a, SAD-a i drugih partnera koji rade na globalnom usklađivanju normi ITS-a. Ta suradnja omogućava brže definiranje normi i uvođenje ITS-a.

Razvijena je i objavljena i norma DATEX II za razmjenu informacija povezanih s ITS-om (u realnom vremenu). 2018. je dovršena tehnička specifikacija CEN-a (CEN/TS 17268) za razmjenu (statičkih) prostornih podataka ITS-a u skladu s projektom TN-ITS[32]. Te su aktivnosti ključne za bolju razmjenu podataka ITS-a o cestovnom prometu i za podatke potrebne za digitalne karte.

Komisija je u veljači 2016. postavila zahtjev za normizaciju M/546, kojim se traži da europske organizacije za normizaciju izrade nacrte novih europskih normi i europskih normizacijskih dokumenata radi provedbe članka 8. Direktive o ITS-ovima za multimodalne informacije, upravljanje prometom i urbanu logistiku u domeni gradskih ITS-ova. Dovršetak se očekuje 2021.

Dodatne potrebe za normizacijom u području primjene Direktive o ITS-ovima utvrđene su i uvrštene u godišnja ažuriranja Komisijina Kontinuiranog plana normizacije IKT-a[33] imajući u vidu moguće buduće normizacijske aktivnosti. One obuhvaćaju otvorenu arhitekturu platforme u vozilu, sigurnu integraciju i rad nomadskih uređaja te analizu neobuhvaćenih područja s obzirom na širok raspon usluga za kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost (CCAM).

2.5. Neobvezujuće mjere

2.5.1. Smjernice za izvješćivanje namijenjene državama članicama

S obzirom na stečena iskustva i analizu prvih izvješća država članica o napretku ITS-a (2014.) u suradnji sa stručnjacima iz država članica sastavljeni su zajednička struktura za izvješćivanje i popis ključnih pokazatelja uspješnosti (KPU-ovi). Državama članicama predloženo je da, ako žele, iskoriste ta dva elementa za sastavljanje svojih izvješća o napretku 2017. Ti su elementi dopuna smjernica za izvješćivanje donesenih 13. srpnja 2011. na temelju Direktive o ITS-ovima[34] i namijenjenih državama članicama. Detaljnije informacije o tome kako se te strukture i KPU-ovi upotrebljavaju mogu se pronaći u radnom dokumentu službi Komisije s analizom izvješća država članica o napretku iz 2014. i 2017.

2.5.2. Smjernice za gradske ITS-ove

Kako je navedeno u prvom izvješću o napretku, smjernice za gradske ITS-ove, pripremljene u okviru akcijskog plana o ITS-u, pridonijele su sadržaju radnog dokumenta službi Komisije „Pripremanje inteligentnih prometnih sustava za gradove

[32] https://tn-its.eu/

[33] http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

[34] SL L 193, 23.7.2011., str. 48.

EU-a"[35]. To je bio dio Paketa za gradsku mobilnost EU-a donesenog 17. prosinca 2013.[36] Komisija će 2019. provesti evaluaciju tog paketa.

2.6. Pravila za privatnost, sigurnost i ponovnu upotrebu informacija

Kako se navodi u izvješću iz 2014., specifikacije prema potrebi sadržavaju odredbe o privatnosti, zaštiti podataka, sigurnosti i ponovnoj upotrebi informacija, uz pojašnjenje da se mora poštovati zakonodavstvo o privatnosti i zaštiti podataka. Zbog toga je i europski nadzornik za zaštitu podataka bio sustavno pozivan na sastanke stručnjaka te je njegovo mišljenje uzeto u obzir na odgovarajući način.

Budući da se nekoliko usluga C-ITS-a oslanja na prijenos osobnih podataka, zaštita osobnih podataka bila je važan faktor u pripremi specifikacija za C-ITS. Pojašnjeno je da specifikacije ne mogu činiti pravnu osnovu za zakonitu obradu podataka kad je riječ o C-ITS-u. Usprkos tome, u specifikacijama za C-ITS utvrđuju se zahtjevi za pseudonimizaciju poruka te su u uvodnim izjavama navedena razmatranja u kojima se podupire zaštita osobnih podataka.

Sigurnost komunikacija drugi je važan aspekt specifikacija za C-ITS. Za mnoge usluge C-ITS-a bitno je osigurati autentičnost i cjelovitost poruka C-ITS-a koje sadržavaju informacije, npr. o položaju, brzini i smjeru. Stoga se tim specifikacijama uspostavlja zajednički europski model pouzdanosti C-ITS-a za sve stanice C-ITS-a koji ne ovisi o upotrijebljenim komunikacijskim tehnologijama.

2.7. Pravila o odgovornosti

Kako je navedeno u izvješću iz 2014., specifikacije prema potrebi sadržavaju odredbe o odgovornosti u skladu s člankom 11. Direktive o ITS-ovima.

Budući da je i odgovornost važan element C-ITS-a, u pripremi specifikacija nužna je pažnja posvećena referentnim odredbama o zakonodavstvu Zajednice o usklađivanju za proizvode, utvrđenima u Prilogu I. Odluci br. 768/2008/EZ[37]. Iako te odredbe nisu strogo povezane s odgovornošću, u njima se podrobnije navode obveze i dužnosti proizvođača stanica C-ITS-a.

2.8. Izvješćivanje država članica

2.8.1. Izvješće o nacionalnim aktivnostima i projektima u prioritetnim područjima

U skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive o ITS-ovima od država se članica zahtijevalo da do 27. kolovoza 2014. i 27. kolovoza 2017. Komisiji podnesu izvješća o svojim nacionalnim aktivnostima i projektima u prioritetnim područjima iz članka 2. Direktive o ITS-ovima.

Ta su izvješća iz 2014. i 2017. analizirana u radnom dokumentu službi Komisije „Analiza izvješća država članica", priloženom ovom izvješću.

2.8.2. Glavna stečena iskustva – trenutačni trendovi

Većina država članica aktivno radi na prioritetnom području I. (optimalna uporaba cestovnih, prometnih i putnih podataka), uključujući projekte financirane sredstvima

---

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

36 https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_hr.htm

37 Odluka br. 768/2008/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o zajedničkom okviru za stavljanje na tržište proizvoda.

EU-a koji uključuju mnoge države članice (kao što je Crocodile 2). Mnoge su zemlje izvijestile da razvijaju alate za planiranje nacionalnih putovanja i da poboljšavaju svoju infrastrukturu za prikupljanje podataka i svoje promjenjive obavijesne znakove. Međutim, privatni sektor u početku nije pokazao veliku spremnost za suradnju u pogledu pristupa podacima koji se odnose na cestovnu sigurnost[38] (specifikacije (c)).

Države članice pripremile su i cijeli niz aktivnosti u prioritetnom području II. (kontinuitet upravljanja prometom i teretom u okviru usluga ITS-a). Te aktivnosti obuhvaćaju poboljšanje sustava upravljanja prometom i kontinuirano prekogranično uvođenje usluga upravljanja prometom, djelotvornije povezivanje cestovnog i željezničkog prijevoza, razvijanje pametnog/elektroničkog izdavanja multimodalnih karata u javnom prijevozu i razvoj inovativnih alata i internetskih sustava za informiranje o cestovnom teretnom prijevozu i upravljanje tim prijevozom. Gotovo sve države članice u ovom su prioritetnom području sudjelovale u najmanje jednom projektu financiranom sredstvima EU-a, kao što su NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 ili Arc Atlantique 2.

Ako se izuzmu uvođenje infrastrukture za eCall i provedba specifikacija (e) za usluge informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione, što se podupiralo projektima financiranima sredstvima CEF-a, u izvješćima nije bilo mnogo aktivnosti iz prioritetnog područja III. (aplikacije ITS-a na području sigurnosti i zaštite cesta). Međutim, bilo je nekoliko ključnih projekata ITS-a velikih razmjera duž koridora u okviru CEF-a, koji su financirani sredstvima EU-a, npr. Ursa Major 2 ili NEXT-ITS 2, koji su barem dijelom povezani s prioritetnim područjem III. jer im je konkretan cilj poboljšati sigurnost putničkog i teretnog prometa. Treba napomenuti i da su mnogi projekti za kooperativni ITS navedeni za prioritetno područje IV. u znatnoj mjeri usmjereni na sigurnost.

U dijelu izvješća u kojem se obrađuje prioritetno područje IV. navedene su mnoge nove aktivnosti, uglavnom usmjerene na kooperativni ITS, čime se to područje u mnogim državama članicama po aktivnostima približilo drugim prioritetnim područjima. Projekti financirani sredstvima CEF-a, kao što su platforma C-Roads (i povezani nacionalni projekti za C-Roads), InterCor i NordicWay, okupili su mnoge države članice i pomogli u uspostavljanju prekogranične interoperabilnosti i izradi normi.

Kako je već istaknuto u izvješću iz 2014., interoperabilnost i kontinuitet usluga temelje se na specifikacijama EU-a donesenima na temelju Direktive o ITS-ovima.

Mnoge države članice uspostavile su i NAP-ove povezane s pojedinim specifikacijama na temelju Direktive o ITS-ovima. U sljedećoj tablici prikazane su razine uspostave NAP-ova u trenutku sastavljanja ovog izvješća. Crvenom bojom označeno je da ne postoje informacije i/ili da NAP-ovi nisu uvedeni u nekoliko država članica. Ažuriran i detaljan popis NAP-ova dostupan je i na internetskim stranicama Komisije[39].

[38] Kad je riječ o podacima koje generiraju vozila, nekoliko je država članica 2017. pokrenulo radnu skupinu za podatke u kojoj sudjeluje nekoliko javnih i privatnih dionika. Memorandum o razumijevanju potpisan je 3. lipnja 2019. radi provjere koncepta za razmjenu prometnih podataka koji se odnose na sigurnost, a koje generiraju vozila. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Kod u boji za nacionalne pristupne točke



Naziv države	Nacionalna pristupna točka za MMTIS	Nacionalna pristupna točka za RTTI	Nacionalna pristupna točka za SRTI	Nacionalna pristupna točka za SSTP	Pristupna točka EU-a za SSTP
	Delegirana uredba 1926/2017	Delegirana uredba 962/2015	Delegirana uredba 886/2013	Delegirana uredba 885/2013	Delegirana uredba 885/2013
	(mjera „a")	(mjera „b")	(mjera „c")	(mjera „e")	(statički podaci – mjera „e")
Austrija					
Belgija					
Bugarska					
Hrvatska					
Cipar					
Češka					
Danska					
Estonija					
Finska					
Francuska					
Njemačka					
Grčka					
Mađarska					
Irska					
Italija					
Latvija					
Litva					
Luksemburg					
Malta					
Nizozemska					
Norveška					
Poljska					
Portugal					
Rumunjska					
Slovačka					
Slovenija					
Španjolska					
Švedska					
Ujedinjena Kraljevina					

Mnoge države članice surađivale su i na zajedničkim alatima koji se odnose na dostupnost podataka i pružanje usluga (npr. profili DATEX II, specifikacije za TN-ITS, katalog metapodataka, okvir za kvalitetu, predlošci za samodeklaraciju itd.) putem projekata/mjera za potporu programima financiranima sredstvima CEF-a ili na dobrovoljnoj osnovi. Tu suradnju treba poticati i proširivati radi potpore usklađivanju digitalne infrastrukture ITS-a, čiju okosnicu čine svi NAP-ovi.

U izvješću se navode i nove vrste aktivnosti, kao što je upotreba bespilotnih zrakoplova za praćenje prometa, a mnoge države članice izvijestile su o aktivnostima u području vozila bez vozača/autonomne vožnje. Te nove teme u području ITS-a

zaslužuju da im se trajno posveti pozornost, osobito s obzirom na moguću reviziju Direktive o ITS-ovima.

2.9. Europska savjetodavna skupina za ITS

Kako je već navedeno u izvješću iz 2014., Komisija je od članova Europske savjetodavne skupine za ITS sustavno tražila da dostave svoja pisana mišljenja o poslovnim i tehničkim aspektima nacrta specifikacija. Skupina je pružila vrijedne komentare koji su pomogli u izradi konačne verzije specifikacija. Od ožujka 2012. do rujna 2018. organizirano je deset fizičkih sastanaka, uključujući sastanke „Prijatelja ITS-a", koji su omogućili integriraniju raspravu Komisije, država članica, industrije i drugih dionika.

3. UČINKOVITOST I PRIMJERENOST DIREKTIVE 2010/40/EU I DELEGIRANJE OVLASTI

3.1. Učinkovitost i primjerenost

Opširna evaluacija Direktive 2010/40/EU s obzirom na učinkovitost, djelotvornost, relevantnost, usklađenost i dodanu vrijednost EU-a može se pronaći u radnom dokumentu službi Komisije s evaluacijom Direktive o ITS-ovima priloženom ovom izvješću.

3.2. Izvršavanje delegiranja ovlasti

Politička potpora

U izvješću iz 2014. istaknuto je da se mišljenja nacionalnih stručnjaka iznesena tijekom rada na specifikacijama za eCall razlikuju od stajališta država članica iznesenih tijekom političkog nadzora koji obavlja Vijeće. Naknadno donesene specifikacije za prioritetne mjere lakše su prihvaćene, gledano iz te perspektive, uz opći konsenzus na razini Vijeća i Parlamenta. Moguće je da je zbog toga lakše odlučeno o petogodišnjem produljenju ovlasti dodijeljenih Komisiji za donošenje delegiranih akata i olakšalo dijalog s državama članicama o razvoju ažuriranog radnog programa. Međutim, Vijeće je u srpnju 2019. odbilo Delegiranu uredbu o dopuni Direktive o ITS-ovima u pogledu uvođenja i operativne upotrebe C-ITS-a, koju je Komisija donijela 13. ožujka 2019. nakon opsežnog i uspješnog rada sa stručnjacima iz država članica.

Dovođenje u pitanje područja primjene delegiranja ovlasti

Jedna je država članica podnijela 18. prosinca 2013. Općem sudu Europske unije tužbu protiv dvije delegirane uredbe (EU) br. 885/2013 (usluge informiranja o parkirališnim mjestima za kamione) i (EU) br. 886/2013 (pružanje usluga osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti). Tražila je poništenje tih dviju delegiranih uredbi tvrdeći da premašuju ograničenja delegiranja na temelju Direktive 2010/40/EU i stoga krše članak 290. UFEU-a jer su se delegiranim aktima uvodile obveze koje moraju ispuniti sve države članice, što je suprotno cilju Direktive o ITS-ovima.

Opći sud odbio je tu tužbu u listopadu 2015.[40], navevši da Komisija nije prekoračila svoje ovlasti donošenjem tih delegiranih akata. Opći sud potvrdio je i stajalište

[40] Presuda Općeg suda od 8. listopada 2015. u predmetima T-659/13 i T-660/13, Češka Republika protiv Komisije, EU:T:2015:771.

Komisije u pogledu uspostavljanja nadzornog tijela ovlaštenog za procjenu sukladnosti putem jednog od delegiranih akata.

Država članica podnijela je žalbu na tu presudu tvrdeći, ukratko:

1. da je Opći sud pogrešno zaključio da se pobijanim uredbama od država članica ne zahtijeva da uvedu aplikacije i usluge ITS-a na svojem državnom području;
2. da je Opći sud pogrešno protumačio delegiranje ovlasti iz članka 7. Direktive 2010/40/EU kao dopuštenje Komisiji da od država članica zahtijeva uspostavljanje nadzornog tijela; i
3. da je Opći sud pogriješio zaključivši da nadzorno tijelo nije ključni element predmetnog područja i da može podlijegati delegiranju ovlasti.

Sud Europske unije odbio je žalbu kao neosnovanu 26. srpnja 2017.[41], čime je potvrdio presudu Općeg suda i stajalište Komisije.

Sud je tako zaključio da uspostava nadzornog tijela nije „ključni element" predmetnog područja i da stoga može podlijegati delegiranju ovlasti.

3.3. Naknadne aktivnosti nakon donošenja specifikacija

Kako je već navedeno u izvješću iz 2014., pomoć u provedbi specifikacija pružena je putem Instrumenta za povezivanje Europe (projekti kao što su I_HeERO, Crocodile 2 ili C-Roads i mjere za potporu programima kao što su TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]), putem financijskih sredstava Obzora 2020. te od niza inicijativa i platformi dionika (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS itd.).

Radi strukturiranja provedbe specifikacija u državama članicama Komisija je organizirala i nekoliko naknadnih sastanaka[47] i radionica za stručnjake kako bi se raspravilo provedbene probleme za svaku od specifikacija – (a), (b), (c), (d) i (e) – a osobito probleme u vezi s uspostavom NAP-ova.

Kako je navedeno u odjeljku 2.8.2., mnoge su države članice, na dobrovoljnoj osnovi i/ili u okviru projekata financiranih sredstvima EU-a, surađivale na različitim alatima potrebnima za provedbu specifikacija, posebno u vezi sa zahtjevima u pogledu kvalitete, metapodacima, profiliranjem normi itd.

To je bilo potrebno radi dopunjavanja specifikacija operativnim elementima, a ponekad je mali broj država članica pokrenuo neke aktivnosti jer nije postojao službeni okvir. Bolja koordinacija uz sudjelovanje svih država članica i obuhvaćanje svih specifikacija svakako bi bila korisna za sve poduzete aktivnosti, kako bi ih se maksimalno iskoristilo za realizaciju usklađene digitalne infrastrukture ITS-a.

---

41 Presuda Suda od 26. srpnja 2017. u predmetu C-696/15, Češka Republika protiv Komisije, ECLI:EU:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go

43 Pružanje informacija o multimodalnim putovanjima – 17 država članica dobilo je bespovratna sredstva.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

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

4. ISKORIŠTENA I POTREBNA FINANCIJSKA SREDSTVA

U usporedbi s izvješćem iz 2014. više je informacija dostupno o iskorištenim i potrebnim financijskim sredstvima jer su riješene sve prioritetne mjere, a uvođenje usluga i infrastrukture NAP-ova znatno je napredovalo. Treba napomenuti da je troškove koji se odnose na provedbu specifikacija vrlo često teško izdvojiti iz općih troškova uvođenja i rada usluga ITS-a i samih fizičkih infrastruktura ITS-a, koji bi se mogli pokazati mnogo višima.

Troškovi koji se odnose na provedbu Direktive o ITS-ovima detaljno su objašnjeni u „Popratnoj studiji za *ex post* evaluaciju Direktive o ITS-ovima 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, srpanj 2018.) i dodatno razmotreni u radnom dokumentu službi Komisije s evaluacijom Direktive o ITS-ovima priloženom ovom izvješću.

Uz troškove prenošenja koje snose države članice i troškove Komisije i država članica koji proizlaze iz sastanaka Europskog odbora za ITS (25 sastanaka do kraja 2018.), Europske savjetodavne skupine (10 sastanaka), stručnih skupina država članica (58 sastanaka za pripremu specifikacija ili sastanaka nakon te pripreme) i platforme za C-ITS (8 plenarnih sastanaka i otprilike 160 sastanaka radne skupine), troškovi koji se odnose na provedbu Direktive mogu se sažeto prikazati na sljedeći način.

- **Uspostavljanje i rad NAP-ova.** Na temelju podataka 30 % država članica prosječni troškovi uspostavljanja NAP-ova kreću se od 249 000 EUR za specifikacije (b) do 352 000 EUR za specifikacije (c). Prosječni godišnji troškovi rada iznose od 29 000 EUR za specifikacije (c) do 46 000 EUR za specifikacije (b). Samo su tri države članice dostavile podatke koji se odnose na specifikacije (a), a oni pokazuju prosječan trošak uspostavljanja od 195 000 EUR i 22 000 EUR za godišnji trošak rada. Ovi su troškovi tek prosječne vrijednosti jer se pojedinačne vrijednosti znatno razlikuju za svaku državu članicu, osobito ovisno o odlukama država članica koje se odnose na provedbu (ponovna upotreba postojećih pristupnih točaka, zajedničke pristupne točke za više specifikacija itd.), odabranim tehničkim rješenjima (npr. skladište podataka, tržište, repozitorij) i tome jesu li dinamički podaci uvršteni.
- **Razvoj normi.** Komisija je dodijelila 2,8 milijuna EUR za razdoblje 2011 – 2017. za razvoj normi za eCall i dva zahtjeva za normizaciju, M/453 (C-ITS) i M/546 (gradski ITS-ovi). Dodatna sredstva dodijeljena su za norme povezane sa specifikacijama (npr. tehničke specifikacije za razmjenu prostornih podataka ITS-a) i za profiliranje normi putem projekata ili mjera za potporu programima CEF-a. Normizacijske aktivnosti će se nastaviti, a posebno u okviru Komisijina Kontinuiranog plana normizacije IKT-a.
- **Mjere za potporu programa (PSA-ovi) CEF-a.** Radi potpore provedbi specifikacija pokrenuto je nekoliko PSA-ova CEF-a u ukupnom iznosu od 15,5 milijuna EUR. Oni obuhvaćaju postupke i norme za razmjenu podataka (TN-ITS GO za prostorne podatke ITS-a, DATEX II za podatke o prometu, NeTEx za javni prijevoz, MMTIS) i sigurnosnu arhitekturu za C-ITS, zbog čega mnoge države članice mogu izraditi zajedničke alate za provedbu.
- Kad je riječ o usluzi **eCall**, uz prethodne pilot-projekte prije uvođenja u dva je projekta financirana sredstvima CEF-a uloženo 39 milijuna EUR, od čega

sredstva EU-a iznose 18,7 milijuna EUR. U ta je dva projekta sudjelovalo 18 država članica. Ti troškovi izlaze iz okvira uspostavljanja ili nadogradnje infrastrukture PSAP-ova koja je potrebna za primanje i obradu poziva eCalls, a obuhvaćaju i napredne aktivnosti povezane s, npr., proširenjem usluge na dodatne vrste vozila.

Dodatni troškovi koje treba spomenuti su savjetodavne studije za Komisiju (2,1 milijun EUR za razdoblje 2010.–2017.), organizacija događaja o ITS-u (1,6 milijuna EUR za razdoblje 2010.–2017.) te troškovi praćenja i provedbe propisa za Komisiju i države članice.

Kako je navedeno u „Popratnoj studiji za *ex post* evaluaciju Direktive o ITS-ovima 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, srpanj 2018.), ulaganja u istraživanje i razvoj (FP7 i Obzor 2020.) i uvođenje (TEN-T i CEF, ESIF) mnogo su viša od ovih troškova provedbe, u omjeru od približno 100:1. Budući da je jedan od glavnih ciljeva specifikacija izrađenih na temelju Direktive o ITS-ovima olakšati i uskladiti pristup podacima koje treba ponovno upotrijebiti za razvoj usluga ITS-a, čini se da su troškovi povezani s provedbom Direktive razumni, kao i troškovi povezani s usklađenim pružanjem samih usluga, npr. za eCall i C-ITS. Ta pitanja troškova i koristi detaljnije su razmotrena u radnom dokumentu službi Komisije s evaluacijom Direktive o ITS-ovima priloženom ovom izvješću.

5. ZAKLJUČAK

Šest prioritetnih mjera Direktive o ITS-ovima u potpunosti je riješeno. Na temelju Direktive o ITS-ovima započete su nove aktivnosti, na vrijeme je produljena ovlast za donošenje delegiranih akata, a donošenjem ažuriranog radnog programa za mjere iz Direktive o ITS-ovima 11. prosinca 2018. određen je smjer budućeg rada tijekom sljedećih godina.

Većina država članica aktivno uvodi specifikacije koje su temelj uvođenja usluga ITS-a. NAP-ovi su uvedeni ili je njihovo uvođenje u tijeku uz istodoban razvoj operativnih alata koji podržavaju dostupnost podataka ITS-a. Ovaj bi rad svakako imao koristi od bolje koordinacije uz uključivanje svih država članica i obuhvaćanje svih specifikacija kako bi se objedinile sve aktivnosti u uspostavljanju usklađene digitalne infrastrukture ITS-a širom EU-a.

Kako je navedeno u izvješćima država članica o provedbi Direktive, u području ITS-a otvaraju se nove teme i nova pitanja, kao što su povezana i automatizirana mobilnost te mobilnost kao usluga (MaaS). Uzimajući u obzir te razvoje, pitanje dostupnosti podataka u cijeloj mreži cestovnog prometa moglo bi postati značajnije, osobito kad je riječ o ključnim vrstama podataka koje odgovaraju pravilima upotrebe fizičke infrastrukture. Taj problem treba dodatno istražiti kako bi se ocijenila potreba za daljnjim mjerama.

Uzimajući u obzir i rezultate evaluacije Direktive o ITS-ovima, moguća buduća revizija Direktive o ITS-ovima trebala bi sveobuhvatnim pristupom obuhvatiti sve te aspekte.