EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.10.2019
COM(2019) 464 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2019) 373 final}

Indholdsfortegnelse

1. Indledning 2
2. Analyse af gennemførelsen af direktiv 2010/40/EU 2
2.1. Et ajourført arbejdsprogram fra Kommissionen 2
2.2. Delegerede retsakter vedrørende specifikationer 3
2.2.1. Metode 3
2.2.2. Opfyldelse af specifikationerne for prioriterede foranstaltninger 3
2.2.3. Andre foranstaltninger 5
2.3. Forslag om indførelse 6
2.3.1. Det interoperable EU-dækkende eCall-system (prioriteret foranstaltning d)) 6
2.3.2. Andre foranstaltninger 7
2.4. Standarder 7
2.5. Ikke-bindende foranstaltninger 8
2.5.1. Retningslinjer for medlemsstaternes rapportering 8
2.5.2. ITS-retningslinjer for byområder 9
2.6. Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af informationer 9
2.7. Ansvarsregler 9
2.8. Medlemsstaternes rapportering 10
2.8.1. Rapport om nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområderne 10
2.8.2. Vigtigste erfaringer – nuværende tendenser 10
2.9. Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe 13
3. Effektivitet og hensigtsmæssighed af direktiv 2010/40/EU og delegationen af beføjelser 13
3.1. Effektivitet og hensigtsmæssighed 13
3.2. Udøvelse af delegerede beføjelser 13
3.3. Opfølgning på specifikationer 14
4. Finansielle ressourcer, der anvendes og er nødvendige 15
5. Konklusion 16

1. INDLEDNING

Denne rapport er den anden rapport om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af direktiv 2010/40/EU[1] (ITS-direktivet), og indeholder en analyse af, hvordan direktivet har fungeret og er blevet gennemført siden den første statusrapport, jf. direktivets artikel 17, stk. 4. Den første rapport blev vedtaget af Kommissionen den 21. oktober 2014[2] og var ledsaget af to arbejdsdokumenter om gennemførelsen af ITS-handlingsplanen og om analysen af medlemsstaternes rapporter fra 2011 og 2012[3].

ITS-direktivet fastsætter en ramme for Kommissionens vedtagelse af fælles EU-specifikationer for foranstaltninger inden for fire prioritetsområder i direktivet med udgangspunkt i seks prioriterede foranstaltninger, der er fastlagt i direktivets artikel 3. Status for arbejdet med disse seks prioriterede foranstaltninger er beskrevet i afsnit 2.2.2 i denne rapport.

Beføjelsen til at vedtage specifikationer med tekniske, funktionelle, og organisatoriske bestemmelser samt tjenestebestemmelser blev tillagt Kommissionen indtil den 27. august 2017. Som anført i den første statusrapport var der behov for en forlængelse af denne frist, for at Kommissionen kunne vedtage specifikationer for de foranstaltninger, der er opført i bilag I til ITS-direktivet, som ikke er prioriterede foranstaltninger.

Denne forlængelse blev fastlagt ved afgørelse (EU) 2017/2380 om ændring af direktiv 2010/40/EU for så vidt angår perioden for vedtagelse af delegerede retsakter[4]. Afgørelsen forlænger de beføjelser, der tillægges Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter, i en periode på fem år fra den 27. august 2017. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed. I henhold til afgørelsen ajourfører Kommissionen ligeledes arbejdsprogrammet for foranstaltninger som omhandlet i artikel 6, stk. 3 (dvs. foranstaltninger ud over de prioriterede foranstaltninger, der er anført i bilag I til ITS-direktivet), senest den 10. januar 2019 og forud for hver efterfølgende femårige forlængelse af beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter.

Denne rapport ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om analysen af medlemsstaternes statusrapporter for årene 2014 og 2017, der er forelagt i henhold til artikel 17, stk. 3, i ITS-direktivet. Resultatet af en efterfølgende evaluering af ITS-direktivet fremgår af det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om evalueringen af ITS-direktivet, der ledsager denne rapport[5].

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer – EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

2 COM (2014) 642 final.

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

4 EUT L 340 af 20.12.2018, s. 1.

5 SWD(2019) 368 og SWD(2019) 369.

2. ANALYSE AF GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 2010/40/EU

2.1. Et ajourført arbejdsprogram fra Kommissionen

Det første arbejdsprogram for ITS-direktivet omfattede perioden 2011-2015 og fokuserede på udarbejdelsen af specifikationer vedrørende de seks prioriterede foranstaltninger. Selv om der efter denne periode fortsat var behov for yderligere fremskridt med hensyn til specifikationerne for disse prioriterede foranstaltninger, var det også nødvendigt at tage fat på andre foranstaltninger i henhold til direktivet, og derfor skulle arbejdsprogrammet ajourføres, jf. afgørelse (EU) 2017/2380.

I Kommissionens afgørelse (2018) 8264, der blev vedtaget den 11. december 2018, og som dækker perioden 2018-2022, ajourføres arbejdsprogrammet for foranstaltningerne i artikel 6, stk. 3, i ITS-direktivet, dvs. foranstaltninger inden for direktivets fire prioritetsområder ud over de seks prioriterede foranstaltninger. Den indeholder en beskrivelse af og en vejledende tidsplan for de nye aktiviteter, som Kommissionen planlægger at iværksætte for at gennemføre disse foranstaltninger.

2.2. Delegerede retsakter vedrørende specifikationer

2.2.1. Metode

Specifikationerne blev udarbejdet i overensstemmelse med rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen[6] og den fælles forståelse om delegerede retsakter mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen[7] og med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[8], da denne aftale trådte i kraft.

Som beskrevet i den første statusrapport tog udviklingen af specifikationerne udgangspunkt i en bred vifte af forberedende arbejde (undersøgelser, workshopper osv.), analyser (costbenefit-, mangel-, behovs- og strategianalyser) og høringer (offentlige høringer, høringer med eksperter udpeget af medlemsstaterne[9] og Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse, information og indbydelse af Rådets og Parlamentets eksperter).

Som understreget i den indledende rapport blev en mere omfattende tilgang anset for at være nødvendig for at løse de forskellige problemer (finansiering, standardisering, større koordinering af de berørte parter, styring i forbindelse med indførelsen osv.), der går videre end blot at omfatte specifikationerne, navnlig for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS). Der blev derfor i november 2014 oprettet en platform for aktører[10] (C-ITS-platformen) som en af Kommissionens ekspertgrupper, der samler offentlige og private interessenter og repræsenterer alle de vigtigste interessenter i værdikæden, herunder offentlige myndigheder, køretøjsfabrikanter, leverandører, tjenesteudbydere, telekommunikationsvirksomheder osv. Formålet var at få dem til at samarbejde om en fælles vision for interoperabel indførelse af C-ITS i EU og støtte udviklingen af EU-specifikationer.

---

6 EUT L 304 af 20.11.2010, s. 47.

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

8 EUT L 123 af 12.5.2016, s. 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

2.2.2. Opfyldelse af specifikationerne for prioriterede foranstaltninger

De seks prioriterede foranstaltninger for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder, der er fastsat i artikel 3 i ITS-direktivet og dets bilag I, er blevet behandlet fuldt ud. Som anført i den første statusrapport var vedtagelsen af de tre første specifikationer forholdsvis ligetil på grund af deres relativt snævre anvendelsesområde. Udarbejdelsen af de relevante specifikationer for de prioriterede foranstaltninger vedrørende tidstro trafikinformation og multimodale rejseinformationstjenester var mere udfordrende på grund af disse specifikationers meget brede anvendelsesområde, jf. bilag I til ITS-direktivet, og på grund af behovet for at opbygge en fælles forståelse vedrørende dette anvendelsesområde med eksperter.

Der blev vedtaget specifikationer i kronologisk rækkefølge som følger[11]:

Prioriteret foranstaltning d): Den 26. november 2012, dvs. før den vejledende måldato 27. februar 2013, vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) nr. 305/2013 om harmoniseret indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system[12] (se den første statusrapport).

Prioriteret foranstaltning c): Den 15. maj 2013 vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) nr. 886/2013 om supplering af ITS-direktivet hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation[13] (se den første statusrapport).

Prioriteret foranstaltning e): Den 15. maj 2013 vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) nr. 885/2013 om supplering af ITS-direktivet hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer[14] (se den første statusrapport).

Prioriteret foranstaltning f): Kommissionen gennemførte en række høringer af eksperter fra medlemsstaterne og de vigtigste aktører om levering af reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer. Konklusionen var, at der ikke var noget behov for specifikationer og standarder for reservation af parkeringsområder (jf. den første statusrapport). Der er i øjeblikket ikke noget, der tyder på, at denne situation har ændret sig væsentligt.

Prioriteret foranstaltning b): Den 18. december 2014 vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) 2015/962 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester.[15]. Specifikationerne skal sikre adgang til, udveksling, videreanvendelse og opdatering af vej- og trafikdata for vejmyndigheder, vejoperatører med henblik på tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester. Som det fremgår af denne opremsning, vedrører de regulerede elementer "back office" mere end selve tjenesteydelserne.

---

11 De skrivelser, der henvises til, er skrivelserne vedrørende de forskellige punkter i artikel 3 i ITS-direktivet.

12 EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1.

13 EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6.

14 EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1.

15 EUT L 157 af 3.6.2015, s. 21.

Prioriteret foranstaltning a): Den 31. maj 2017 vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester[16]. I forbindelse med det forberedende arbejde til specifikationerne blev der lanceret flere initiativer (første konkurrence om intelligent mobilitet, undersøgelser, workshopper og offentlige høringer[17]). Kommissionen indledte også en drøftelse om et muligt initiativ om adgang til data om multimodal transport for at imødekomme udfordringen med at gøre transportdata tilgængelige, som dækker alle transportformer og mobilitetstjenester. Denne refleksion førte i første omgang til Kommissionens arbejdsdokument om en "Køreplan for tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tjenesteydelser inden for multimodal rejseinformation, rejseplanlægning samt billetudstedelse" i juni 2014, hvor første trin var vedtagelsen af specifikationer i henhold til ITS-direktivet. De vedtagne specifikationer vedrører forudsætningerne, herunder adgang til data og tjenester og bestemmelser om sammenkobling af rejseinformationstjenester.

2.2.3. Andre foranstaltninger

I henhold til artikel 6 i ITS-direktivet vedtager Kommissionen specifikationer i forbindelse med andre foranstaltninger i prioritetsområder, der er anført i bilag I til ITS-direktivet, når de nødvendige specifikationer for de prioriterede foranstaltninger er vedtaget.

Arbejdet med **C-ITS** er for nylig blevet færdiggjort. Dette arbejde var oprindeligt baseret på forskningsprojekter og mange høringer med aktører, herunder det europæiske ITS-udvalg og den europæiske rådgivende ITS-gruppe. Det blev videreført inden for rammerne af C-ITS-platformen med det formål at støtte udviklingen af en vision, der deles af alle aktører, der er involveret i værdikæden. De to faser (november 2014 – januar 2016 og juli 2016 – september 2017) af C-ITS-platformen[18] beskæftigede sig med de væsentligste træk i de tekniske og retlige rammer, der er nødvendige for indførelsen af C-ITS, og leverede vigtige input fra aktører til arbejdet med specifikationer til medlemsstaternes eksperter. Sideløbende hermed iværksatte medlemsstaterne og branchen vigtige initiativer (C-Roads-platformen[19] og projekter forud for udsendelsen, Car2Car-kommunikationskonsortium), som bidrog til fælles europæiske specifikationer for kommunikation mellem køretøjer og mellem køretøjer og infrastruktur.

Efter 14 møder med eksperter fra medlemsstaterne og intens høring af offentlige og private interessenter vedtog Kommissionen den 13. marts 2019 delegeret forordning om fælles EU-specifikationer C-ITS[20]. Denne delegerede retsakt er dog blevet afvist af Rådet i juli 2019.

Et andet område for vedtagelse af specifikationer vedrører fri adgang til ITS-tjenester (åben køretøjsmonteret platform) gennem **adgang til køretøjsintegrerede data og**

16 EUT L 272 af 21.10.2017, s. 1.

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

18 Rapporter om de to faser findes på 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

ressourcer. Dette område har været genstand for flere indledende undersøgelser[21] og intense drøftelser mellem aktørerne i den første fase af C-ITS-platformen[22]. I sin meddelelse [COM(2018)283 final][23] *På vej til automatiseret mobilitet: En EU-strategi for fremtidens mobilitet*, der blev offentliggjort den 17. maj 2018, meddelte Kommissionen, at den ville overveje behovet for specifikationer i henhold til ITS-direktivet om adgang til (personlige og/eller ikke-personlige) køretøjsdata for offentlige myndigheders behov, navnlig trafikstyring[24]. Dette arbejde bør også gøre brug af input fra en ny ekspertgruppe i Kommissionen vedrørende udveksling af data mellem virksomheder og myndigheder[25].

Dette blev bekræftet i det opdaterede arbejdsprogram for ITS-direktivet, der blev vedtaget den 11. december 2018, og som også indeholder en liste over yderligere aktiviteter for perioden 2018-2022. Disse kan føre til nye delegerede retsakter i medfør af ITS-direktivet, f.eks.:

- en mulig geografiske udvidelse af eksisterende specifikationer til EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester, herunder mulige yderligere datatyper (f.eks. adgangsbegrænsninger i byområder, ladestandere/tankstationer)
- en mulig udvidelse af eCall til at omfatte andre køretøjsklasser (f.eks. lastvogne, busser, tohjulede motorkøretøjer og landbrugstraktorer)
- interoperabel multimodal betaling/billetudstedelse og
- kontinuitet i trafik- og godsstyringstjenester.

Som anført i det opdaterede arbejdsprogram vil disse aktiviteter blive indledt med en kortlægning sammen med medlemsstaternes eksperter for yderligere at præcisere aktiviteternes anvendelsesområde.

2.3. Forslag om indførelse

2.3.1. Det interoperable EU-dækkende eCall-system (prioriteret foranstaltning d))

Retsgrundlaget for indførelsen af det interoperable EU-dækkende eCall er nu på plads.

Afgørelse nr. 585/2014/EU[26], der blev vedtaget den 3. juni 2014, forpligtede medlemsstaterne til senest den 1. oktober 2017 at indføre den nødvendige alarmcentralinfrastruktur for korrekt modtagelse og håndtering af eCall-opkald ved anvendelse af nummeret 112 i overensstemmelse med specifikationerne i delegeret forordning (EU) nr. 305/2013. Ifølge de seneste oplysninger fra medlemsstaterne er

---

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

22 Se §8. Arbejdsgruppe 6 for rapporten om C-ITS-platformen: 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/DA/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 I meddelelsen annoncerede Kommissionen også en henstilling om en datastyringsramme, der muliggør datadeling, og at den ville overveje yderligere muligheder for en mulig ramme for dataudveksling for køretøjer for at muliggøre fair konkurrence i udbuddet af tjenesteydelser.

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

26 EUT L 164 af 3.6.2014, s. 6.

denne indførelse fuldstændig, bortset fra et enkelt problem (manglende indførelse i en lille region).

I forordning (EU) 2015/758[27] fastsættes de generelle krav til EF-typegodkendelse af køretøjer, hvad angår 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, og af 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer, komponenter og separate tekniske enheder. Forordningen gør det obligatorisk at montere 112-baserede køretøjsmonterede eCall-systemer i alle nye køretøjstyper i klasse M1 (personbiler) og klasse N1 (lette erhvervskøretøjer) fra den 31. marts 2018. Den anerkender også køretøjets ejers ret til at anvende et køretøjsmonteret eCall-system understøttet af tredjepartstjenester, som leverer en tilsvarende tjeneste, ud over det 112-baserede køretøjsmonterede eCall-system. I forbindelse med en evalueringsrapport, der skal forelægges senest den 31. marts 2021, skal Kommissionen undersøge, om anvendelsesområdet for denne forordning bør udvides til at omfatte andre kategorier af køretøjer, f.eks. lastvogne, busser, motordrevne tohjulede køretøjer og landbrugstraktorer. Denne forordning blev suppleret med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/78[28] og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/79[29] som indeholder nærmere administrative bestemmelser og tekniske krav.

2.3.2. Andre foranstaltninger

Analysen af medlemsstaternes rapporter viser, at de fleste medlemsstater har været meget aktive med hensyn til gennemførelsen af de første specifikationer [prioriterede foranstaltninger c), e) og b)], navnlig takket være EU's finansielle støtte gennem de transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF).

For så vidt angår specifikationerne for de prioriterede foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 3, litra b) og c), i ITS-direktivet[30], rapporterede 17 medlemsstater plus Norge, at de har oprettet deres nationale adgangspunkt, mens 5 andre tager skridt til at gøre det inden længe. Indførelsen af nationale adgangspunkter for specifikationer e) er mere begrænset (13 medlemsstater har oprettet et nationalt adgangspunkt og/eller bidraget til det europæiske adgangspunkt), da flere medlemsstater mener, at specifikationerne ikke finder anvendelse på deres område, fordi der ikke findes sikre parkeringsinformationstjenester. I betragtning af den positive udvikling forekommer det hensigtsmæssigt fortsat at støtte de nuværende medlemsstaters indsats på denne måde, navnlig under hensyntagen til, at disse specifikationer primært omfatter katalysatorer for tjenester, dvs. tilgængelighed af data, mere end selve tjenesterne. En lignende begrundelse kan anvendes for specifikationer a), som stadig befinder sig i den tidlige gennemførelsesfase.

Ud over adgang til data rejser der sig imidlertid også spørgsmål om rådighed (dvs. selve forekomsten af oplysningerne i digitalt format) over data, navnlig for meget vigtige datatyper, svarende til reglerne for brug af infrastrukturen, f.eks. færdselsregler, som er afgørende for tjenester såsom intelligente

---

27 EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77.

28 EUT 12 af 17.1.2017, s. 26.

29 EUT 12 af 17.1.2017, s. 44.

30 Specifikationer vedrørende de forskellige punkter i direktivets artikel 3 vil blive omtalt i kort form som "specifikationer a)", "specifikationer b)" osv.

hastighedsstøttesystemer (ISA) eller automatisk kørsel, for hele vejtransportnettet. Dette spørgsmål bør undersøges for at vurdere behovet for yderligere tiltag.

2.4. Standarder

Flere standardiseringsaktiviteter har drejet sig om prioritetsområderne i ITS-direktivet.

De eCall-standarder, der er omhandlet i delegeret forordning (EU) nr. 305/2013, er vedtaget. En mindre revision af disse standarder med henblik på at indarbejde resultaterne af HeERO-pilotprojekterne[31] blev afsluttet i 2015. CEN/TS 16454 om "end-to-end"-overensstemmelsesprøvning blev også færdiggjort og offentliggjort i 2015.

CEN og/eller ETSI har påbegyndt flere nye eCall-relaterede punkter, der er omfattet af EU-støtte, og er blevet godkendt som nye standarder eller tekniske specifikationer, navnlig eCall, via en ITS-station, flere tekniske specifikationer, der udvider eCall til også at omfatte andre køretøjskategorier (lastvogne og andre erhvervskøretøjer, busser, landbrugs- og skovbrugskøretøjer, motordrevne tohjulede køretøjer) og eCall højniveau-applikationsprotokoller (HLAP), der anvender IMS-pakkekoblede net.

Andre behov er der endnu ikke taget hul på, f.eks. fysiske og driftsmæssige krav til køretøjsmonteret udstyr (eftermonteret) og retningslinjer for certificering af eCall-systemer.

Inden for rammerne af standardiseringsmandatet M/453 har CEN (TC 278 WG16) og Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation (ETSI) samt andre standardiseringsorganisationer fastsat standarder for samarbejdende intelligente transportsystemer. ITS-standardiseringsarbejdet bygger også på samarbejde mellem EU, USA og andre partnere, der arbejder med global harmonisering af ITS-standarder. Dette samarbejde fremskynder definitionen af standarder og fører til hurtigere indførelse af ITS.

DATEX II-standarden for (tidstro) udveksling af ITS-relaterede oplysninger er også blevet udviklet og offentliggjort, mens en teknisk specifikation under CEN (CEN/TS 17268) for udveksling af (statiske) geodata for ITS blev afsluttet i 2018 i overensstemmelse med TN-ITS-projektet[32]. Disse aktiviteter er afgørende for en bedre udveksling af ITS-vejdata og for data, der kræves til digitale kort.

I februar 2016 lancerede Kommissionen standardiseringsmandat M/546 og bad om, at de europæiske standardiseringsorganisationer udarbejder udkast til nye europæiske standarder og europæiske standardiseringsprodukter for at støtte gennemførelsen af artikel 8 i ITS-direktivet om multimodal information, trafikstyring og logistik i byområder inden for ITS i byer. Dette forventes afsluttet i 2021.

Der er identificeret yderligere standardiseringsbehov, der er omfattet af ITS-direktivet, og føjet til de årlige opdateringer af Kommissionens rullende plan for IKT-standardisering[33] med henblik på eventuelle fremtidige standardiseringsaktiviteter. Disse omfatter åben køretøjsmonteret platformsarkitektur, sikker integration og drift af flytbart udstyr og en mangelanalyse

31 www.heero-pilot.eu

32 https://tn-its.eu/

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

med hensyn til den brede vifte af tjenester til samarbejdsbaseret, sammenbundet og automatiseret mobilitet (CCAM).

2.5. Ikke-bindende foranstaltninger

2.5.1. Retningslinjer for medlemsstaternes rapportering

På baggrund af de indhøstede erfaringer er der i lyset af analysen af de første medlemsstaters ITS-statusrapporter (2014) blevet udarbejdet en fælles rapporteringsstruktur og en liste over centrale resultatindikatorer, som er udarbejdet i samarbejde med medlemsstaternes eksperter og foreslået medlemsstaterne, og som skal anvendes i deres statusrapporter for 2017 på frivillig basis. Disse supplerer retningslinjerne for medlemsstaternes rapportering i henhold til ITS-direktivet[34], der blev vedtaget den 13. juli 2011. Detaljerede oplysninger om anvendelsen af denne struktur og centrale resultatindikatorer findes i Kommissionens arbejdsdokumentet om analysen af medlemsstaternes statusrapporter for 2014 og 2017.

2.5.2. ITS-retningslinjer for byområder

Som anført i første situationsrapport gav ITS-retningslinjerne for byer, der er udarbejdet som led i ITS-handlingsplanen, input til Kommissionens arbejdsdokument om mobilisering af intelligente transportsystemer til byer i EU[35]. Dette var en del af EU's pakke for mobilitet i byerne, der blev vedtaget den 17. december 2013[36]. Kommissionen vil foretage en evaluering af denne pakke i 2019.

2.6. Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af informationer

Som indberettet i 2014 er bestemmelserne om privatlivets fred, databeskyttelse, sikkerhed og genanvendelse af oplysninger blevet indarbejdet i specifikationerne, hvor det er relevant, og det præciseres, at lovgivningen om privatlivets fred og databeskyttelse skal overholdes. Tilsvarende er Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse systematisk blevet indbudt til ekspertmøder, og der tages behørigt hensyn til hans synspunkter.

Beskyttelsen af personoplysninger var et vigtigt hensyn ved udarbejdelsen af specifikationerne for C-ITS, da flere C-ITS-tjenester er afhængige af at videregive personoplysninger. Det blev præciseret, at specifikationerne for C-ITS ikke kan udgøre et retsgrundlag for lovlig behandling af data. Desuagtet fastsætter C-ITS-specifikationerne krav til pseudonymisering af meddelelser samt overvejelser i de betragtninger, der støtter beskyttelsen af personoplysninger.

Et andet vigtigt aspekt af specifikationerne for C-ITS er kommunikationssikkerhed. For mange C-ITS-tjenester er det altafgørende at sikre autenticiteten og integriteten af C-ITS-meddelelser, der indeholder oplysninger såsom position, hastighed og kurs. Derfor etableres der ved hjælp af disse specifikationer en fælles europæisk C-ITS-tillidsmodel for alle C-ITS-stationer, uanset de anvendte kommunikationsteknologier.

---

34 EUT L 193 af 23.7.2011, s. 48.

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

36 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_da.htm

2.7. Ansvarsregler

Som meddelt i 2014 er der i det relevante omfang blevet medtaget ansvarsregler i specifikationer i overensstemmelse med artikel 11 i ITS-direktivet.

Ansvar er også et vigtigt element i C-ITS, og der er ved udarbejdelsen af specifikationerne taget behørigt hensyn til referencebestemmelserne for Fællesskabets harmoniseringslovgivning for produkter i bilag I til afgørelse 768/2008/EF[37]. Disse er ikke strengt relateret til ansvar, men de indeholder en detaljeret beskrivelse af forpligtelserne og ansvarsområderne for producenter af C-ITS-stationer.

2.8. Medlemsstaternes rapportering

2.8.1. Rapport om nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområderne

I henhold til ITS-direktivets artikel 17, stk. 3, skulle medlemsstaterne senest den 27. august 2014 og senest den 27. august 2017 forelægge Kommissionen rapporter om deres nationale aktiviteter og projekter inden for prioritetsområderne i artikel 2 i ITS-direktivet.

Disse rapporter fra 2014 og 2017 er blevet analyseret i Kommissionens arbejdsdokument "Analyse af medlemsstaternes rapporter", der ledsager denne rapport.

2.8.2. Vigtigste erfaringer – nuværende tendenser

De fleste medlemsstater arbejder aktivt på prioritetsområde I (optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata), herunder EU-finansierede projekter, der involverer mange medlemsstater (såsom Crocodile 2). Mange lande rapporterede også, at de er ved at udvikle nationale rejseplanlæggere og forbedre deres dataindsamlingsinfrastruktur og variable informationstavler. Den private sektor har imidlertid i første omgang vist begrænset vilje til at samarbejde om adgang til vejsikkerhedsrelaterede data[38] (specifikationer c)).

Medlemsstaterne har også udviklet en lang række aktiviteter på prioritetsområde II (kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring). Disse omfatter forbedring af deres trafikstyringssystemer og fortsat grænseoverskridende indførelse af trafikstyringstjenester, mere effektiv sammenkobling af vej- og jernbanetransport, udvikling af multimodal intelligent udstedelse af e-billetter til offentlig transport, eller udvikling af innovative værktøjer og onlinesystemer til information og styring af vejgodstrafikken. Næsten alle medlemsstater var involveret i et eller flere EU-finansierede projekter på dette område, f.eks. NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 eller Arc Atlantique 2.

Bortset fra indførelsen af eCall-infrastrukturen og indførelsen af specifikationer e) om sikre parkeringsområder for lastbiler, som også blev støttet af CEF-finansierede

---

[37] Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter.

[38] For så vidt angår data, der genereres af køretøjer, iværksatte flere medlemsstater i 2017 en datataskforce med deltagelse af flere offentlige og private interessenter. Den 3. juni 2019 blev der undertegnet et aftalememorandum med henblik på at arbejde på en konceptbekræftelse (proof of concept) for deling af trafiksikkerhedsrelaterede trafikdata, som genereres af køretøjer. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

projekter, er der blevet rapporteret om færre aktiviteter for prioritetsområde III (ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring). Flere centrale store EU-finansierede ITS-projekter langs CEF-korridorer (som f.eks. Ursa Major 2 eller NEXT ITS 2) vedrører i det mindste delvist prioritetsområde III, men har navnlig til formål at forbedre passager- og godstrafikken. Det skal også bemærkes, at mange af de samarbejdende ITS-projekter, der er rapporteret i prioritetsområde IV, har et stærkt fokus på sikkerhed.

Der er blevet rapporteret om mange nye aktiviteter på prioritetsområde IV, der primært har fokus på samarbejdende intelligente transportsystemer, hvilket bringer dette område mere på linje med andre prioritetsområder i mange medlemsstater. CEF-finansierede projekter som C-Roads-platformen (og de dermed forbundne nationale vejprojekter), InterCor og NordcWay har samlet mange medlemsstater og har bidraget til at skabe interoperabilitet og standarder på tværs af grænserne.

Som allerede understreget i rapporten fra 2014 er tjenesternes interoperabilitet og kontinuitet blevet understøttet af de EU-specifikationer, der blev vedtaget i henhold til ITS-direktivet.

Mange medlemsstater har også oprettet nationale adgangspunkter for de forskellige specifikationer i ITS-direktivet. Følgende tabel viser omfanget af indførelse af de nationale adgangspunkter på tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport. Den røde farve indikerer manglende oplysninger og/eller manglende indførelse af de nationale adgangspunkter i flere medlemsstater. En ajourført og detaljeret liste over de nationale adgangspunkter ligeledes på Kommissionens websted[39].

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

Farvekode for nationale adgangspunkter



Eksisterende

Igangværende arbejde

Ingen oplysninger

Finder ikke anvendelse

Landenavn	MMTIS Nationalt adgangspunkt Delegeret forordning 1926/2017 (foranstaltning "a")	RTTI Nationalt adgangspunkt Delegeret forordning 962/2015 (foranstaltning "b")	SRTI Nationalt adgangspunkt Delegeret forordning 886/2013 (foranstaltning "c")	SSTP Nationalt adgangspunkt Delegeret forordning 885/2013 (foranstaltning "e")	SSTP EU-adgangspunkt Delegeret forordning 885/2013 (statiske data - foranstaltning "e")
Østrig					
Belgien					
Bulgarien					
Kroatien					
Cypern					
Tjekkiet					
Danmark					
Estland					
Finland					
Frankrig					
Tyskland					
Grækenland					
Ungarn					
Irland					
Italien					
Letland					
Litauen					
Luxembourg					
Malta					
Neterlandene					
Norge					
Polen					
Portugal					
Rumænien					
Slovakiet					
Slovenien					
Spanien					
Sverige					
Det Forenede Kongerige					

Mange medlemsstater arbejdede også sammen om fælles redskaber vedrørende tilgængeligheden af data og levering af tjenesteydelser (f.eks. DATEX II-profiler, TN-ITS-specifikationer, katalog over metadata, kvalitetsrammer, skabeloner for selvcertificering osv.) gennem CEF-finansierede projekter/programstøtteaktioner eller på frivillig basis. Dette samarbejde bør fremmes og udvides for at støtte harmoniseringen af den digitale ITS-infrastruktur, hvis rygrad udgøres af alle de nationale adgangspunkter.

Der er også rapporteret om nye typer aktiviteter, f.eks. anvendelse af droner til trafikovervågning, og mange medlemsstater rapporterede om aktiviteter i forbindelse med selvkørende/autonome køretøjer. Disse nye ITS-temaer fortjener fortsat opmærksomhed, navnlig i lyset af en eventuel revision af ITS-direktivet.

2.9. Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe

Som allerede rapporteret i 2014 har Kommissionen systematisk bedt medlemmerne af Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe om deres skriftlige udtalelser om de forretningsmæssige og tekniske aspekter af udkastet til specifikationer. Gruppen har fremsat værdifulde bemærkninger, som bidrog til udarbejdelsen af de endelige udgaver af specifikationerne. Der blev afholdt ti fysiske møder i perioden fra marts 2012 til september 2018, herunder møder med "Venner af ITS", som muliggjorde en mere integreret drøftelse mellem Kommissionen, medlemsstaterne, erhvervslivet og andre interessenter.

3. EFFEKTIVITET OG HENSIGTSMÆSSIGHED AF DIREKTIV 2010/40/EU OG DELEGATIONEN AF BEFØJELSER

3.1. Effektivitet og hensigtsmæssighed

Kommissionens arbejdsdokument om evalueringen af det ITS-direktiv, der ledsager denne rapport, indeholder en omfattende evaluering af effektiviteten, relevansen, sammenhængen og EU-merværdien af direktiv 2010/40/EU.

3.2. Udøvelse af delegerede beføjelser

Politisk godkendelse

I rapporten fra 2014 blev der peget på forskellen mellem de nationale eksperters holdninger under arbejdet med eCall-specifikationer og medlemsstaternes holdninger under den politiske kontrol i Rådet. Senere vedtagne specifikationer for prioriterede foranstaltninger forløb mere glat ud fra denne synsvinkel, og der var generel enighed i Rådet og Parlamentet. Dette kan have lettet den 5-årige udvidelse af Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter og dialogen med medlemsstaterne om udviklingen af det opdaterede arbejdsprogram. Omvendt blev den delegerede forordning, der supplerer ITS-direktivet med hensyn til indførelsen og den operationelle anvendelse af C-ITS, som blev vedtaget af Kommissionen den 13. marts 2019 efter omfattende og konstruktivt samarbejde med eksperter fra medlemsstaterne, forkastet af Rådet i juli 2019.

Anfægtelse af anvendelsesområdet for delegationen af beføjelser

Den 18. december 2013 forelagde en medlemsstat to delegerede forordninger (EU) nr. 885/2013 (parkeringsområder for lastbiler) og (EU) nr. 886/2013 (et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation) for Den Europæiske Unions Ret. Den

anmodede om, at disse to delegerede forordninger skulle annulleres, idet den gjorde gældende, at de overskrider grænserne for delegationen i henhold til direktiv 2010/40/EU og derfor er i strid med artikel 290 i TEUF, da de delegerede retsakter indfører forpligtelser, som skal opfyldes af alle medlemsstater i strid med formålet med ITS-direktivet.

Retten afviste sagen i oktober 2015[40], idet den anførte, at Kommissionen ikke havde overskredet sine beføjelser i forbindelse med vedtagelsen af disse delegerede retsakter. Den bekræftede også Kommissionens holdning med hensyn til oprettelse af et tilsynsorgan med kompetence til at vurdere overholdelse gennem en af de delegerede retsakter.

Medlemsstaten anlagde sag til prøvelse af denne dom og gjorde i det væsentlige gældende, at:

1. Retten med urette fastslog, at de omtvistede forordninger ikke forpligter medlemsstaterne til at indføre ITS-applikationer og - tjenester på deres område
2. Retten ikke havde foretaget en korrekt fortolkning af delegationen af beføjelser i artikel 7 i direktiv 2010/40/EU som en tilladelse for Kommissionen til at pålægge medlemsstaterne at oprette et kontrolorgan og
3. Retten med urette forkastede medlemsstatens argument om, at kontrolorganet udgør en væsentlig bestemmelse på det pågældende område, der ikke kan være omfattet af delegation af beføjelser.

Den 26. juli 2017 forkastede Domstolen appellen som ubegrundet[41], og bekræftede således Rettens dom og Kommissionens holdning.

Domstolen har således fastslået, at oprettelsen af kontrolorganet ikke udgør en "væsentlig bestemmelse" på det pågældende område, og derfor kan være omfattet af delegation af beføjelser.

3.3. Opfølgning på specifikationer

Som allerede nævnt i rapporten fra 2014 blev der ydet bistand til gennemførelse af specifikationerne gennem Connecting Europe-faciliteten (projekter som I_HeERO, Crocodile 2 eller C-Roads og programstøtteaktioner som TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) og Horisont 2020-finansiering og gennem en række interessentinitiativer og -platforme (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS osv.).

For at strukturere gennemførelsen af specifikationerne i medlemsstaterne afholdt Kommissionen også en række opfølgende ekspertmøder[47] og workshopper for at

40 Rettens dom af 8. oktober 2015 i sag T-659/13 og T-660/13, Den Tjekkiske Republik mod Kommissionen, EU:T:2015:771

41 Domstolens dom af 26. juli 2017, Den Tjekkiske Republik mod Kommissionen, C-696/15, ECLI:EU:C:2017:595.

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

43 Multimodale rejseinformationstjenester – tilskud blev tildelt 17 medlemsstater

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

drøfte gennemførelsesspørgsmål for alle specifikationer (a), (b), (c), (d) og (e), navnlig spørgsmål vedrørende udarbejdelsen af de nationale adgangspunkter.

Som nævnt i afsnit 2.8.2 har mange medlemsstater på frivillig basis og/eller inden for EU-finansierede projekter arbejdet sammen om de forskellige værktøjer, der er nødvendige for at gennemføre specifikationerne, navnlig med hensyn til kvalitetskrav, metadata, profilering af standarder osv.

Dette arbejde var nødvendigt for at supplere specifikationerne med operationelle elementer og blev undertiden iværksat af et lille antal medlemsstater, da der ikke fandtes nogen formaliserede rammer. Arbejdet vil helt sikkert drage fordel af en bedre koordinering, der inddrager alle medlemsstater og dækker alle specifikationer, for at udnytte dette arbejde bedst muligt i retning af en harmoniseret digital infrastruktur for ITS.

4. FINANSIELLE RESSOURCER, DER ANVENDES OG ER NØDVENDIGE

I forhold til rapporten fra 2014 findes der flere oplysninger om de finansielle midler, der er anvendt og er nødvendige, da alle prioriterede foranstaltninger er blevet behandlet, og der er gjort betydelige fremskridt med indførelsen af tjenester og de nationale adgangspunkter for social integration. Det skal bemærkes, at omkostningerne i forbindelse med gennemførelsen af specifikationerne meget ofte er vanskelige at isolere fra de generelle omkostninger ved indførelse og drift af ITS-tjenester og til selve de fysiske ITS-infrastrukturer, som kan vise sig at være meget højere.

Omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af ITS-direktivet er udførligt beskrevet i "Support study for the ex post-evaluation of the ITS directive 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, juli 2018) og drøftes yderligere i Kommissionens arbejdsdokument om evalueringen af det ITS-direktiv, der ledsager denne rapport.

Ud over de gennemførelsesomkostninger, der afholdes af medlemsstaterne, og de omkostninger, der afholdes af Kommissionen og medlemsstaterne i forbindelse med møder i Det Europæiske ITS-udvalg (25 møder inden udgangen af 2018), Den Europæiske Rådgivende Gruppe (10 møder), medlemsstaternes ekspertgrupper (58 møder til forberedelse af specifikationer eller opfølgningsmøder) og platformen for samarbejdende intelligente transportsystemer (8 plenarmøder og ~160 arbejdsgruppemøder), kan omkostningerne i forbindelse med gennemførelsen af direktivet sammenfattes som følger:

- **Etablering og drift af nationale adgangspunkter:** De gennemsnitlige etableringsomkostninger for de nationale adgangspunkter, baseret på input fra 30 % af medlemsstaterne, ligger på mellem 249 000 EUR for specifikationer b) og 352 000 EUR for specifikationer c). De gennemsnitlige årlige driftsomkostninger udgør mellem 29 000 EUR for specifikationer c) og 46 000 EUR for specifikationer b). For så vidt angår specifikationer a), afleverede kun 3 medlemsstater data, som viser en gennemsnitlig etableringsomkostning på 195 000 EUR og 22 000 EUR i årlige driftsomkostninger. Disse omkostninger er kun gennemsnitlige værdier, og de enkelte medlemsstaters individuelle værdier varierer betydeligt, navnlig afhængigt af de valg, som medlemsstaten har truffet (genanvendelse af

eksisterende adgangspunkter, fælles adgangspunkter til flere specifikationer osv.), af de valgte tekniske løsninger (f.eks. datawarehouse, markedsplads, dataregister), og hvorvidt dynamiske data er medtaget eller ej.

- **Udvikling af standarder:** Kommissionen afsatte 2,8 mio. EUR for perioden 2011-2017 til udvikling af standarder for eCall og de to mandater M/453 (C-ITS) og M/546 (Urban ITS). Der er blevet afsat yderligere midler til standarder for specifikationer (f.eks. tekniske specifikationer for udveksling af geodata) og profilanalyser af standarder gennem CEF-projekter eller programstøtteaktioner. Dette standardiseringsarbejde vil fortsætte, navnlig i henhold til Kommissionens rullende plan for IKT-standardisering.
- **Programstøtteaktioner (PSA) fra CEF:** Der blev iværksat en række CEF PSA'er til et beløb af i alt 15,5 mio. EUR til støtte for gennemførelsen af specifikationerne. Disse omfatter procedurer og standarder for dataudveksling (TN-ITS GO for ITS-geodata, DATEX II for trafikdata, NeTEx for offentlig transport, MMIS) og en sikkerhedsarkitektur for C-ITS, hvilket giver mange medlemsstater mulighed for at udvikle fælles gennemførelsesværktøjer.
- For så vidt angår **eCall**, blev der ud over de tidligere pilotprojekter forud for en operation investeret 39 mio. EUR i to CEF-finansierede projekter (hvoraf 18,7 mio. EUR var EU-midler) med deltagelse af 18 medlemsstater. Disse omkostninger rækker ud over oprettelse eller opgradering af den infrastruktur, der er nødvendig for at modtage og håndtere eCalls, og omfatter ligeledes fremadrettede aktiviteter i forbindelse med f.eks. udvidelsen til at omfatte yderligere køretøjstyper.

Yderligere omkostninger, der skal nævnes, er konsulentundersøgelser for Kommissionen (2,1 mio. EUR for 2010-2017), tilrettelæggelse af arrangementer i forbindelse med ITS (1,6 mio. EUR for 2010-2017) og omkostninger til overvågning og håndhævelse for Kommissionen og medlemsstaterne.

Som anført i "Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, juli 2018) er investeringer i FoU (RP7 og Horisont 2020) og indførelse (TEN-T og CEF, ESIF) meget højere end disse gennemførelsesomkostninger, i forholdet ca. 100-1. Da et af hovedmålene for de specifikationer, der udvikles i henhold til ITS-direktivet, er at lette og harmonisere adgangen til data, der genanvendes til udvikling af ITS-tjenester, forekommer omkostningerne i forbindelse med direktivets gennemførelse at være rimelige, og det samme gælder de omkostninger, der er forbundet med den harmoniserede ydelse af selve tjenesterne, f.eks. til eCall og C-ITS. Disse spørgsmål behandles mere indgående i Kommissionens arbejdsdokument om evalueringen af det ITS-direktiv, der ledsager denne rapport.

5. KONKLUSION

De seks prioriterede foranstaltninger i ITS-direktivet er blevet behandlet fuldt ud. Nye aktiviteter i henhold til ITS-direktivet er begyndt, beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter er blevet forlænget, og vedtagelsen den 11. december 2018 af det opdaterede arbejdsprogram for ITS-direktivet vil være retningsgivende for arbejdet i årene fremover.

De fleste medlemsstater gennemfører aktivt de specifikationer, der ligger til grund for indførelsen af ITS-tjenester. Der er indført — eller er ved at blive indført — nationale adgangspunkter, samtidig med udviklingen af operationelle værktøjer til støtte for tilgængeligheden af ITS-data. Dette arbejde vil helt sikkert drage fordel af en bedre koordinering, der inddrager alle medlemsstater og dækker alle specifikationer, så alle bestræbelserne tilsammen kan bidrage til en harmoniseret digital infrastruktur for ITS i hele EU.

Der dukker nye ITS-temaer og -udfordringer op, som det fremgår af medlemsstaternes rapporter om direktivets gennemførelse, såsom opkoblet og automatiseret mobilitet og mobilitet som en tjeneste (MaaS). Med hele denne udvikling in mente kan spørgsmålet om tilgængeligheden af data om hele vejtransportnettet få større betydning, navnlig hvad angår centrale datatyper vedrørende reglerne for brug af den fysiske infrastruktur. Dette spørgsmål bør undersøges nærmere, for at behovet for yderligere tiltag kan vurderes.

Under hensyntagen til resultaterne af evalueringen af ITS-direktivet bør alle disse aspekter indgå i en eventuel fremtidig revision af ITS-direktivet inden for rammerne af en samlet strategi.