EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 8.10.2019
COM(2019) 464 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Tenuitvoerlegging van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad 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(2019) 373 final}

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Analyse van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2010/40/EU 3
2.1. Een geactualiseerd werkprogramma van de Commissie 3
2.2. Gedelegeerde handelingen met betrekking tot specificaties 3
2.2.1. Methode 3
2.2.2. Vaststelling van specificaties voor prioritaire acties 4
2.2.3. Andere acties 5
2.3. Voorstellen inzake invoering 7
2.3.1. De interoperabele eCall in de hele EU (prioritaire actie d) 7
2.3.2. Andere acties 7
2.4. Standaarden 8
2.5. Niet-bindende maatregelen 9
2.5.1. Richtsnoeren inzake verslaglegging door de lidstaten 9
2.5.2. Richtsnoeren voor ITS in de stad 9
2.6. Regels betreffende privacy, beveiliging en hergebruik van informatie 10
2.7. Regels inzake aansprakelijkheid 10
2.8. Informatieverstrekking door de lidstaten 10
2.8.1. Verslag over nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden 10
2.8.2. Belangrijkste lessen - actuele trends 11
2.9. Europese ITS-adviesgroep 13
3. Doeltreffendheid en geschiktheid van Richtlijn 2010/40/EU en delegatie van bevoegdheid 13
3.1. Doeltreffendheid en geschiktheid 13
3.2. Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie 13
3.3. Follow-up van specificaties 14
4. Ingezette en benodigde financiële middelen 15
5. Conclusie 17

1. INLEIDING

Dit is het tweede voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2010/40/EU[1] (de ITS-richtlijn). Overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de richtlijn bevat dit verslag een analyse van de werking en tenuitvoerlegging van de richtlijn sinds het eerste voortgangsverslag. Het eerste verslag werd op 21 oktober 2014[2] door de Commissie goedgekeurd en ging vergezeld van twee werkdocumenten van de diensten van de Commissie over de uitvoering van het ITS-actieplan en de analyse van de verslagen van de lidstaten van 2011 en 2012[3].

De ITS-richtlijn biedt de Commissie een kader voor de vaststelling van gemeenschappelijke EU-specificaties voor acties op vier prioritaire gebieden van de richtlijn, beginnend met de zes prioritaire acties die in artikel 3 van de richtlijn zijn opgesomd. De stand van zaken met betrekking tot die zes prioritaire acties wordt beschreven in punt 2.2.2 van dit verslag.

De bevoegdheid om technische, functionele en organisatorische bepalingen alsmede bepalingen over diensten vast te stellen, werd aan de Commissie verleend tot en met 27 augustus 2017. Zoals reeds vermeld in het eerste voortgangsverslag, moest de termijn voor de vaststelling van specificaties worden verlengd voor de in bijlage I bij de ITS-richtlijn opgenomen acties die niet als prioritaire actie waren aangewezen.

Die verlenging is gebeurd bij Besluit (EU) 2017/2380 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende de periode voor de vaststelling van gedelegeerde handelingen[4]. De aan de Commissie verleende bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen is verlengd met een, stilzwijgend verlengbare, periode van vijf jaar vanaf 27 augustus 2017. Voorts heeft de Commissie de opdracht gekregen het werkprogramma voor acties uit hoofde van artikel 6, lid 3, (d.w.z. andere acties dan de in bijlage I bij de ITS-richtlijn genoemde prioritaire acties) bij te werken. Dat moest uiterlijk op 10 januari 2019 gebeuren en vóór elke daaropvolgende verlenging met vijf jaar van de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen.

Dit verslag gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie over de analyse van de door de lidstaten overeenkomstig artikel 17, lid 3, van de ITS-richtlijn ingediende voortgangsverslagen van 2014 en 2017. Het resultaat van de ex-postbeoordeling van de ITS-richtlijn wordt toegelicht in het werkdocument van de diensten van de Commissie over de evaluatie van de ITS-richtlijn[5].

---

1 Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

2 COM (2014) 642 final.

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

4 PB L 340 van 20.12.2018, blz.1.

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

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

2.1. Een geactualiseerd werkprogramma van de Commissie

Het eerste werkprogramma van de ITS-richtlijn bestreek de periode 2011-2015 en focuste op het vaststellen van specificaties betreffende de zes prioritaire acties. Hoewel er ook na die periode nog verdere vooruitgang moest worden geboekt met de specificaties voor deze prioritaire acties, moest het programma worden bijgewerkt in het licht van de noodzaak om andere acties uit de richtlijn aan te pakken, zoals bepaald in Besluit (EU) 2017/2380.

Besluit (2018) 8264 van de Commissie, dat op 11 december 2018 is aangenomen en de periode 2018-2022 bestrijkt, actualiseert het werkprogramma voor acties uit hoofde van artikel 6, lid 3, van de ITS-richtlijn, d.w.z. acties in het kader van de vier prioritaire gebieden van de richtlijn die verschillen van de zes prioritaire acties. Het bevat een beschrijving en een indicatief tijdschema voor de nieuwe activiteiten die de Commissie gepland heeft voor de uitvoering van die acties.

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[6], het Gezamenlijk akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over gedelegeerde handelingen[7] en de beginselen van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven[8], zodra die overeenkomst van toepassing is geworden.

Zoals beschreven in het eerste voortgangsverslag, werd de ontwikkeling van de specificaties voorafgegaan door brede voorbereidende werkzaamheden (studies, workshops enz.), analyses (kosten-batenanalyse, kloofanalyse en analyse van de behoeften en mogelijke benaderingen) en raadplegingen (openbare raadplegingen, raadpleging van door de lidstaten aangewezen deskundigen[9] en de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming, informeren en uitnodigen van deskundigen van de Raad en het Parlement).

Zoals in het eerste verslag werd benadrukt, was men van oordeel dat er behoefte was aan een meer omvattende aanpak voor de behandeling van de verschillende kwesties (financiering, normalisatie, betere coördinatie van belanghebbenden, governance in verband met de uitrol enz.) die verder reiken dan het toepassingsgebied van loutere specificaties, met name voor coöperatieve slimme vervoerssystemen (C-ITS). In november 2014 is daarom een platform van belanghebbenden[10] (het C-ITS-platform) opgericht als deskundigengroep van de Commissie. Die groep bestaat uit openbare en private belanghebbenden en vertegenwoordigt alle belangrijke belanghebbenden

6 PB L 304 van 20.11.2010, blz. 47.
7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf
8 PB L 123 van 12.5.2016, blz. 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

in de waardeketen, waaronder overheden, voertuigconstructeurs, leveranciers, dienstverleners, telecommunicatiebedrijven enz. Binnen dat platform hebben zij samengewerkt om een gezamenlijke visie op de interoperabele uitrol van C-ITS in de EU te ontwikkelen en de ontwikkeling van EU-specificaties te ondersteunen.

2.2.2. Vaststelling van specificaties voor prioritaire acties

De zes in artikel 3 van de ITS-richtlijn en de bijlage daarbij genoemde prioritaire acties voor de ontwikkeling en het gebruik van de specificaties en normen zijn volledig uitgevoerd. Zoals opgemerkt in het eerste voortgangsverslag, verliep de goedkeuring van de eerste drie specificaties vrij vlot vanwege het relatief beperkte toepassingsgebied van die specificaties. De ontwikkeling van de relevante specificaties voor de prioritaire acties in verband met realtimeverkeersinformatie en multimodale reisinformatiediensten was een grotere uitdaging. Het in bijlage I bij de ITS-richtlijn omschreven toepassingsgebied van die specificaties was zeer breed. Daarom moest eerst met de deskundigen overeenstemming worden bereikt over de afbakening daarvan.

De Commissie heeft, in chronologische volgorde, de volgende specificaties vastgesteld[11]:

Prioritaire actie (d): 26 november 2012, d.w.z. vóór de indicatieve streefdatum van 27 februari 2013: Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 betreffende de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall[12] (zie het eerste voortgangsverslag).

Prioritaire actie c): 15 mei 2013: Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 tot aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers[13] (zie het eerste voortgangsverslag).

Prioritaire actie e): 15 mei 2013: Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 ter aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen[14] (zie het eerste voortgangsverslag).

Prioritaire actie f): De Commissie heeft overleg gepleegd met deskundigen van de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden over het aanbieden van diensten voor het reserveren van veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen. Dit overleg leidde tot de conclusie dat er geen behoefte was aan specificaties en normen voor de reservering van parkeerplaatsen (zie het eerste voortgangsverslag). Er zijn momenteel geen aanwijzingen dat die situatie ingrijpend is veranderd.

Prioritaire actie b): 18 december 2014: Gedelegeerde verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van de ITS-richtlijn wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft[15]. De

11 De vermelde punten stemmen overeen met de indeling in artikel 3 van de ITS-richtlijn.
12 PB L 91 van 3.4.2013, blz. 1.
13 PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6.
14 PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1.
15 PB L 157 van 3.6.2015, blz. 21.

specificaties hebben tot doel de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van weg- en verkeersgegevens te waarborgen ten behoeve van wegenautoriteiten en wegbeheerders met het oog op de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten. Zoals uit deze opsomming blijkt, houden de gereguleerde aspecten meer verband met de "backoffice" dan met de diensten zelf.

Prioritaire actie a): 31 mei 2017: Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten[16]. Ter voorbereiding van de specificaties (1ste Smart Mobility Challenge, studies, workshops en openbare raadplegingen[17]) werden verschillende initiatieven gelanceerd. Hiermee heeft de Commissie ook besprekingen op gang gebracht over een eventueel initiatief inzake de toegang tot gegevens over multimodaal vervoer om in te spelen op de uitdaging om vervoersgegevens toegankelijk te maken en dit voor alle vervoerswijzen en mobiliteitsdiensten. Het eerste resultaat van deze denkoefening was het werkdocument van de diensten van de Commissie "Routekaart voor het verlenen van multimodale reisinformatie-, plannings- en ticketverkoopdiensten in de gehele EU" van juni 2014, met als eerste stap de vaststelling van specificaties in het kader van de ITS-richtlijn. De vastgestelde specificaties hebben betrekking op de randvoorwaarden, zoals de toegankelijkheid van gegevens, en de diensten en voorzieningen om de reisinformatiediensten onderling te koppelen.

2.2.3. Andere acties

Op grond van artikel 6 van de ITS-richtlijn dient de Commissie, zodra de vereiste specificaties voor de prioritaire acties zijn vastgesteld, specificaties vast te stellen voor andere acties op prioritaire gebieden die zijn opgenomen in de lijst in bijlage I bij de ITS-richtlijn.

De werkzaamheden op het gebied van **C-ITS** zijn onlangs afgerond. In eerste instantie waren die werkzaamheden gebaseerd op onderzoeksprojecten en talrijke raadplegingen van belanghebbenden, waaronder het Europees ITS-comité en de Europese ITS-adviesgroep. Zij werden voortgezet binnen het C-ITS-platform om een gezamenlijke visie te ontwikkelen met alle bij de waardeketen betrokken actoren. Tijdens de twee fasen (november 2014 – januari 2016 en juli 2016 – september 2017) van het C-ITS-platform[18] werd gefocust op de belangrijkste kenmerken van het voor de uitrol van C-ITS vereiste technische en wettelijke kader en leverden de belanghebbenden belangrijke input voor de ontwikkeling van specificaties in samenwerking met deskundigen van de lidstaten. Tegelijkertijd hebben de lidstaten en het bedrijfsleven belangrijke initiatieven opgezet (pre-uitrol van het C-Roads-platform[19] en -projecten, CAR 2-communicatieconsortium) die hebben bijgedragen aan gemeenschappelijke Europese specificaties voor communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en infrastructuur.

---

16 PB L 272 van 21.10.2017, blz.1.

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

18 De rapporten van de twee fasen zijn beschikbaar op https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

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

Na 14 vergaderingen met deskundigen van de lidstaten en intensief overleg met publieke en private belanghebbenden heeft de Commissie op 13 maart 2019 de gedelegeerde verordening betreffende gemeenschappelijke EU-specificaties voor C-ITS[20] aangenomen. De Raad heeft deze gedelegeerde handeling in juli 2019 echter verworpen.

Een ander domein voor de vaststelling van specificaties houdt verband met de open toegang tot ITS-diensten (open platform aan boord van voertuigen) door middel van **toegang tot gegevens en apparatuur aan boord van voertuigen**. Over dit gebied zijn verscheidene voorbereidende studies[21] uitgevoerd en is tijdens de eerste fase van het C-ITS-platform[22] intensief overleg gepleegd tussen belanghebbenden. In haar mededeling *Op weg naar geautomatiseerde mobiliteit: een EU-strategie voor de mobiliteit van de toekomst* van 17 mei 2018 (COM(2018)283 final)[23] heeft de Commissie aangekondigd dat zij zou bekijken of er specificaties nodig zijn voor de toegang tot voertuiggegevens om tegemoet te komen aan de behoeften van overheden voor verkeersbeheer[24]. Bij die werkzaamheden moet ook de input van een nieuwe deskundigengroep van de Commissie inzake de uitwisseling van gegevens tussen ondernemingen en overheden[25] worden meegenomen.

Dit werd bevestigd in het op 11 december 2018 goedgekeurde geactualiseerde werkprogramma van de ITS-richtlijn, waarin ook de aanvullende activiteiten voor 2018-2022 zijn opgenomen. Een en ander kan leiden tot nieuwe gedelegeerde handelingen in het kader van de ITS-richtlijn op het gebied van:

- de eventuele geografische uitbreiding van bestaande specificaties voor EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten, met inbegrip van eventuele aanvullende gegevenstypes (zoals stedelijke toegangsbeperkingen, laad-/tankpunten);
- de eventuele uitbreiding van eCall naar andere voertuigcategorieën (zoals vrachtwagens, bussen en touringcars, gemotoriseerde tweewielers en landbouwtractoren);
- interoperabele multimodale betaling/ticketing; en
- de continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer.

Zoals vermeld in het geactualiseerde werkprogramma, zullen deze activiteiten beginnen met een inventarisatieoefening in samenwerking met de deskundigen van de lidstaten om de scope van de activiteiten verder te verduidelijken.

---

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

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

22 Zie §8. Verslag van werkgroep 6 van het C-ITS-platform: 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/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0283

24 In die mededeling heeft de Commissie ook aangekondigd dat zij een aanbeveling zou doen voor een kader op het gebied van datagovernance om het delen van gegevens mogelijk te maken en dat zij verdere opties voor een passend kader voor het delen van voertuiggegevens zou onderzoeken om billijke concurrentie in de dienstverlening mogelijk te maken.

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

2.3. Voorstellen inzake invoering

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

Het regelgevingskader voor de invoering van de interoperabele eCall in de hele EU is nu klaar.

Op grond van Besluit 585/2014/EU[26] van 3 juni 2014 moesten de nodige openbare alarmcentrales (PSAP's) in de EU uiterlijk op 1 oktober 2017 klaar zijn voor de ontvangst en behandeling van 112-eCalls overeenkomstig de specificaties van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013. Volgens de meest recente informatie van de lidstaten zijn die centrales in de hele EU operationeel, behalve in één kleine regio.

Bij Verordening (EU) 2015/758[27] zijn algemene voorschriften vastgesteld voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen voor wat betreft op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen, alsook van op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen, onderdelen en technische eenheden. Die verordening verplicht de installatie van een op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem vanaf 31 maart 2018 in alle nieuwe voertuigen van de categorieën M1 (personenauto's) en N1 (lichte bedrijfsvoertuigen). De verordening doet geen afbreuk aan het recht van eigenaars van voertuigen om naast het op 112 gebaseerde eCall-boordsysteem een TPS eCall-boordsysteem te gebruiken dat een vergelijkbare dienst biedt. In het kader van een uiterlijk op 31 maart 2021 in te dienen evaluatieverslag moet de Commissie onderzoeken of het toepassingsgebied van deze verordening moet worden uitgebreid tot andere voertuigcategorieën, zoals vrachtwagens, bussen en touringcars, gemotoriseerde tweewielers en landbouwtractoren. Deze verordening is aangevuld met Uitvoeringsverordening (EU) 2017/78 van de Commissie[28] en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79 van de Commissie[29], waarin de administratieve bepalingen en technische voorschriften nader zijn omschreven.

2.3.2. Andere acties

Volgens de analyse van de verslagen van de lidstaten hebben de meeste lidstaten zich actief ingezet voor de uitvoering van de eerste vastgestelde specificaties (prioritaire acties c), e) en b)), met name dankzij de financiële steun van de EU via de oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de Connecting Europe Facility (CEF).

Wat betreft de specificaties voor prioritaire acties als bedoeld in artikel 3, onder b) en c), van de ITS-richtlijn[30], hebben 17 lidstaten en Noorwegen gemeld dat zij hun nationale toegangspunt hebben opgezet (NAP), terwijl vijf andere lidstaten de nodige stappen nemen om dat binnenkort te doen. De uitrol van de nationale toegangspunten voor de specificaties onder e) is bescheidener (13 lidstaten hebben een NAP opgezet en/of bijgedragen aan het Europees toegangspunt) omdat een aantal lidstaten van oordeel zijn dat de specificaties niet op hun grondgebied van toepassing zijn

[26] PB L 164 van 3.6.2014, blz. 6.
[27] PB L 123 van 19.5.2015, blz. 77.
[28] PB L 12 van 17.1.2017, blz. 26.
[29] PB L 12 van 17.1.2017, blz. 44.
[30] Specificaties betreffende de verschillende punten van artikel 3 van de richtlijn worden hierna aangeduid als "specificaties a)", "specificaties b)" enz.

vanwege het ontbreken van veilige en beveiligde parkeerinformatiediensten. Gezien deze positieve ontwikkelingen lijkt het passend de huidige inspanningen van de lidstaten op deze manier te blijven ondersteunen, met name rekening houdend met het feit dat deze specificaties hoofdzakelijk betrekking hebben op de partijen die diensten mogelijk maken, d.w.z. veeleer op de toegankelijkheid van gegevens dan op de diensten zelf. Een soortgelijke redenering kan worden toegepast op de specificaties a), die zich nog in een vroeg toepassingsstadium bevinden.

Afgezien van de toegankelijkheid van gegevens is er echter de kwestie van de beschikbaarheid (d.w.z. het bestaan van de informatie in digitaal formaat) van gegevens, met name voor zeer belangrijke soorten gegevens die overeenstemmen met de regels voor het gebruik van de infrastructuur, zoals verkeersregels, die voor het volledige wegennet van cruciaal belang zijn voor diensten zoals intelligente snelheidsaanpassing (ISA) of automatisch rijden. Dit aspect moet worden bestudeerd om na te gaan of er behoefte is aan verdere actie.

2.4. Standaarden

Verschillende normalisatieactiviteiten zijn gericht op de prioritaire gebieden van de ITS-richtlijn.

De eCall-normen in Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 zijn vastgesteld. In 2015 is een beperkte herziening van die normen op basis van de resultaten van het HeERO-proefproject[31] afgerond. CEN/TS 16454 inzake conformiteitstesten van eCall is eveneens in 2015 afgerond en gepubliceerd.

Diverse eCall-gerelateerde werkzaamheden waarvoor EU-steun wordt verleend werden door het CEN en/of ETSI aangevat en gevalideerd als nieuwe normen of technische specificaties, met name eCall via ITS-stations, verschillende technische specificaties voor eCall in andere voertuigcategorieën (vrachtwagens en andere bedrijfsvoertuigen, touringcars en bussen, land- en bosbouwvoertuigen, gemotoriseerde tweewielers) en de toepassingsprotocollen op hoog niveau voor eCall (HLAP), waarbij gebruik wordt gemaakt van pakketgeschakelde IMS-netwerken.

Andere behoeften zijn nog niet aangepakt, zoals fysieke en operationele vereisten voor aftermarket-boordapparatuur en richtsnoeren voor de certificering van (aftermarket) eCall-systemen.

In het kader van het normalisatiemandaat M/453 hebben het CEN (TC 278 WG16), het Europees Instituut voor telecommunicatienormen ETSI (TC ITS) en andere normalisatie-instellingen normen verstrekt die relevant zijn voor coöperatieve ITS. Het ITS-normalisatiewerk bouwt ook voort op de samenwerking tussen de EU, de VS en andere partners die zich bezighouden met de wereldwijde harmonisatie van ITS-normen. Deze samenwerking heeft tot gevolg dat de normen sneller worden vastgesteld en ITS sneller wordt toegepast.

[31] www.heero-pilot.eu

Ook de DATEX II-norm voor de uitwisseling van (realtime) ITS-gerelateerde informatie is ontwikkeld en gepubliceerd en een technische specificatie van het CEN (CEN/TS 17268) voor de uitwisseling van (statische) ruimtelijke ITS-gegevens is in 2018 afgerond overeenkomstig het TN-ITS-project[32]. Die activiteiten zijn van essentieel belang voor een betere uitwisseling van ITS-gegevens over het wegvervoer en voor de gegevens die vereist zijn voor digitale kaarten.

In februari 2016 heeft de Commissie het normalisatiemandaat M/546 gelanceerd en de Europese normalisatieorganisaties de opdracht gegeven nieuwe Europese normen en normalisatieproducten op te stellen om de uitvoering van artikel 8 van de ITS-richtlijn te ondersteunen voor multimodale informatie, verkeersbeheer en stedelijke logistiek in het stedelijk ITS-domein. Verwacht wordt dat die werkzaamheden in 2021 zullen worden afgerond.

Aanvullende normalisatiebehoeften die binnen de werkingssfeer van de ITS-richtlijn vallen, zijn vastgesteld en toegevoegd bij de jaarlijkse actualisering van het rollend werkprogramma van de Commissie op het gebied van ICT-normalisatie[33] met het oog op mogelijke toekomstige normalisatiewerkzaamheden. Het gaat onder meer om een open architectuur voor een platform aan boord van voertuigen, de veilige integratie en exploitatie van nomadische apparaten en een kloofanalyse met betrekking tot het brede scala aan diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM).

2.5. Niet-bindende maatregelen

2.5.1. Richtsnoeren inzake verslaglegging door de lidstaten

Op basis van de ervaring die is opgedaan, in het licht van de analyse van de eerste voortgangsverslagen van de lidstaten inzake ITS (2014), is in samenwerking met deskundigen van de lidstaten een gemeenschappelijke structuur voor de verslaglegging en een lijst van kernprestatie-indicatoren (KPI's) opgesteld en voorgesteld aan de lidstaten. De lidstaten kunnen deze op vrijwillige basis gebruiken in hun voortgangsverslagen van 2017. Deze vormen een aanvulling op de richtsnoeren voor verslaglegging door de lidstaten in het kader van de op 13 juli 2011 vastgestelde ITS-richtlijn[34]. Gedetailleerde informatie over het gebruik van deze structuur en KPI's staat in het werkdocument van de diensten van de Commissie betreffende de analyse van de voortgangsverslagen van de lidstaten van 2014 en 2017.

2.5.2. Richtsnoeren voor ITS in de stad

Zoals vermeld in het eerste voortgangsverslag, is de input van de stedelijke ITS-richtsnoeren die in het kader van het ITS-actieplan zijn opgesteld meegenomen in het werkdocument van de diensten van de Commissie over het inzetten van ITS voor steden in de EU[35]. Dit maakte deel uit van het EU-pakket voor stedelijke mobiliteit,

---

32 https://tn-its.eu/

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

34 PB L 193 van 23.7.2011, blz. 48

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

dat op 17 december 2013[36] werd goedgekeurd. De Commissie zal in 2019 een evaluatie van dit pakket verrichten.

2.6. Regels betreffende privacy, beveiliging en hergebruik van informatie

Zoals in 2014 gerapporteerd, zijn in de specificaties bepalingen met betrekking tot privacy, gegevensbescherming, beveiliging en hergebruik van informatie opgenomen en is, waar nodig, verduidelijkt dat de wetgeving inzake privacy en gegevensbescherming moet worden nageleefd. Voorts is de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming systematisch uitgenodigd voor vergaderingen van deskundigen en is rekening gehouden met zijn adviezen.

Aangezien verschillende C-ITS-diensten afhankelijk zijn van de doorgifte van persoonsgegevens, was de bescherming van persoonsgegevens een belangrijke overweging bij het opstellen van de C-ITS-specificaties. Er werd verduidelijkt dat de specificaties voor C-ITS geen rechtsgrondslag kunnen vormen voor de rechtmatige verwerking van gegevens. Niettemin bevatten de C-ITS-specificaties voorschriften voor de pseudonimisering van berichten en zijn in de overwegingen een aantal aspecten opgenomen om de bescherming van persoonsgegevens te ondersteunen.

Een ander belangrijk aspect van de specificaties voor C-ITS is de beveiliging van communicatie. Voor veel C-ITS-diensten is het essentieel om de authenticiteit en integriteit van C-ITS-berichten die informatie over bijvoorbeeld positie, snelheid en richting bevatten te waarborgen. Daarom is via deze specificaties voor alle C-ITS-stations één gemeenschappelijk Europees C-ITS-samenwerkingsmodel ontwikkeld, ongeacht de gebruikte communicatietechnologie.

2.7. Regels inzake aansprakelijkheid

Zoals in 2014 is gerapporteerd, zijn de relevante bepalingen inzake aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 11 van de ITS-richtlijn in de specificaties opgenomen.

Aangezien aansprakelijkheid ook een belangrijk element voor C-ITS is, werd bij de opstelling van de specificaties terdege rekening gehouden met de harmonisatiewetgeving van de Unie voor producten in bijlage I bij Besluit 768/2008/EG[37]. Die specificaties zijn strikt genomen niet gerelateerd aan de aansprakelijkheid, maar geven een gedetailleerde beschrijving van de verplichtingen en verantwoordelijkheden van de fabrikanten van C-ITS-stations.

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 3, van de ITS-richtlijn moesten de lidstaten uiterlijk op 27 augustus 2014 en 27 augustus 2017 bij de Commissie een verslag indienen over hun nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de in artikel 2 van de ITS-richtlijn opgesomde prioritaire gebieden.

---

[36] https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_nl.htm

[37] Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten.

Deze verslagen van 2014 en 2017 zijn geanalyseerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Analyse van de verslagen van de lidstaten", dat dit verslag vergezelt.

2.8.2. Belangrijkste lessen - actuele trends

De meeste lidstaten werken actief voort aan prioritair gebied I (optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens), met inbegrip van door de EU gefinancierde projecten waarbij vele lidstaten betrokken zijn (zoals Crocodile 2). Veel landen meldden ook dat zij nationale reisplanners ontwikkelen en werken aan betere infrastructuur voor gegevensverzameling en variabele informatiepanelen. De particuliere sector stond aanvankelijk echter weigerachtig tegenover samenwerking op het gebied van de toegang tot verkeersveiligheidsgegevens[38] (specificaties c)).

De lidstaten hebben ook een breed scala aan activiteiten in prioritair gebied II ontwikkeld (continuïteit van de ITS-diensten voor het beheer van verkeer en goederenvervoer). Het gaat onder meer om het verbeteren van hun verkeersbeheersystemen en het voortzetten van de grensoverschrijdende uitrol van diensten voor verkeersbeheer, een betere koppeling tussen weg- en spoorvervoer, de ontwikkeling van multimodale slimme/elektronische ticketing voor het openbaar vervoer of de ontwikkeling van innovatieve instrumenten en onlinesystemen voor informatie en het beheer van het goederenvervoer over de weg. Bijna alle lidstaten namen deel aan één of meer door de EU gefinancierde projecten op dit gebied, zoals NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 of Arc Atlantique 2.

Afgezien van de uitrol van de infrastructuur voor eCall en de toepassing van de specificaties e) voor veilige en beveiligde parkeerinformatiediensten voor vrachtwagens, eveneens ondersteund door via de CEF gefinancierde projecten, zijn er voor prioritair gebied III (ITS-verkeersveiligheid en -toepassingen voor de verkeersveiligheid) minder activiteiten gerapporteerd. Verschillende belangrijke grootschalige door de EU gefinancierde ITS-projecten op CEF-corridors (zoals Ursa Major 2 or NEXT-ITS 2) zijn minstens gedeeltelijk gerelateerd aan prioritair gebied III, aangezien ze met name tot doel hebben het goederen- en passagiersverkeer veiliger te maken. Ook bij veel van de voor prioritaire gebied IV gerapporteerde coöperatieve ITS-projecten ligt de nadruk sterk op veiligheid.

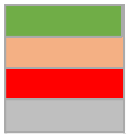
In prioritaire gebieden IV zijn tal van nieuwe activiteiten gemeld, die hoofdzakelijk gericht zijn op coöperatieve ITS, waardoor dat gebied nauwer wordt afgestemd op andere prioritaire gebieden in talrijke lidstaten. Door de CEF gefinancierde projecten zoals het C-Roadsplatform (en de bijbehorende nationale C-roadsprojecten), InterCor en NordicWay, hebben vele lidstaten samengebracht en hebben bijgedragen tot grensoverschrijdende interoperabiliteit en normen.

Zoals in het verslag van 2014 reeds is onderstreept, zijn de interoperabiliteit en continuïteit van de diensten gebaseerd op de EU-specificaties die in het kader van de ITS-richtlijn zijn vastgesteld.

[38] Wat de door voertuigen gegenereerde gegevens betreft, hebben verscheidene lidstaten in 2017 een Data Task Force ingesteld in samenwerking met verschillende publieke en private belanghebbenden. Op 3 juni 2019 werd een memorandum van overeenstemming ondertekend voor de ontwikkeling van een Proof of Concept voor de uitwisseling van door voertuigen gegenereerde verkeersveiligheidsinformatie. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

Veel lidstaten hebben ook de nationale actieplannen opgesteld voor de verschillende specificaties van de ITS-richtlijn. In de volgende tabel is weergegeven welke voortgang met de uitrol van de nationale toegangspunten was geboekt op het moment waarop dit verslag werd opgesteld. De rode kleur wijst op een gebrek aan informatie en/of het ontbreken van nationale toegangspunten in verschillende lidstaten. Op de website van de Commissie[39] staat een bijgewerkte en gedetailleerde lijst van de nationale toegangspunten.

Kleurcode voor nationale toegangspunten



Bestaat
In voorbereiding
Geen informatie
N.v.t.

Land	Nationaal toegangspunt MMTIS Gedelegeerde Verordening 1926/2017 (actie a)	Nationaal toegangspunt RTTI Gedelegeerde Verordening 962/2015 (actie b)	Nationaal toegangspunt SRTI Gedelegeerde Verordening 886/2013 (actie c)	Nationaal toegangspunt SSTP Gedelegeerde Verordening 885/2013 (actie e)	EU-toegangspunt SSTP Gedelegeerde Verordening 885/2013 (Statische gegevens actie e)
Oostenrijk					
België					
Bulgarije					
Kroatië					
Cyprus					
Tsjechië					
Denemarken					
Estland					
Finland					
Frankrijk					
Duitsland					
Griekenland					
Hongarije					
Ierland					
Italië					
Letland					
Litouwen					
Luxemburg					
Malta					
Nederland					
Noorwegen					
Polen					
Portugal					
Roemenië					
Slowakije					
Slovenië					
Spanje					
Zweden					
Verenigd Koninkrijk					

Ook hebben talrijke lidstaten in het kader van door de CEF gefinancierde projecten/programma's of op vrijwillige basis samengewerkt aan gemeenschappelijke instrumenten op het gebied van de toegankelijkheid van

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

gegevens en het beschikbaar stellen van diensten (bv. DATEX II-profielen, TN-ITS-specificaties, metadatacatalogus, kwaliteitskader, modellen voor eigen verklaringen enz.). Die samenwerking moet worden aangemoedigd en uitgebreid om de harmonisatie van de digitale ITS-infrastructuur, waarvan alle nationale toegangspunten de ruggengraat vormen, te ondersteunen.

Er werden ook nieuwe soorten activiteiten gerapporteerd, zoals het gebruik van drones voor verkeersmonitoring. Talrijke lidstaten hebben melding gemaakt van activiteiten in verband met zelfrijdende voertuigen en autonoom rijden. Die nieuwe ITS-thema's verdienen blijvende aandacht in het licht van de mogelijke herziening van de ITS-richtlijn.

2.9. Europese ITS-adviesgroep

Zoals reeds in 2014 gerapporteerd, heeft de Commissie de leden van de Europese ITS-adviesgroep systematisch gevraagd schriftelijk advies uit te brengen over de zakelijke en technische aspecten van de ontwerpspecificaties. De groep heeft waardevolle input geleverd voor de opstelling van de definitieve versie van die specificaties. Tussen maart 2012 en september 2018 werden tien fysieke bijeenkomsten georganiseerd, waaronder bijeenkomsten van de "Vrienden van ITS", die de gelegenheid boden voor een meer geïntegreerde discussie tussen de Commissie, de lidstaten, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden.

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

3.1. Doeltreffendheid en geschiktheid

Een uitgebreide evaluatie van de doeltreffendheid, efficiëntie, relevantie, samenhang en EU-meerwaarde van Richtlijn 2010/40/EU staat in het werkdocument van de diensten van de Commissie over de evaluatie van de ITS-richtlijn, waarvan dit verslag vergezeld gaat.

3.2. Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

Politieke bekrachtiging

In het verslag van 2014 werd gewezen op het verschil tussen de standpunten die de nationale deskundigen tijdens de besprekingen over de eCall-specificaties innamen en de standpunten van de lidstaten tijdens de politieke controle door de Raad. De vaststelling van latere specificaties voor prioritaire acties verliep vanuit dat oogpunt soepeler, met algemene overeenstemming binnen de Raad en het Parlement. Mogelijk heeft dit mee de weg vrijgemaakt voor de verlenging met vijf jaar van de aan de Commissie verleende bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen en het overleg met de lidstaten over de ontwikkeling van het geactualiseerde werkprogramma. De gedelegeerde verordening tot aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot de uitrol en het operationele gebruik van C-ITS, die de Commissie op 13 maart 2019 heeft vastgesteld na uitgebreide en vruchtbare samenwerking met deskundigen van de lidstaten, is daarentegen in juli 2019 verworpen door de Raad.

Vragen bij de reikwijdte van de bevoegdheidsdelegatie

Op 18 december 2013 heeft een lidstaat het Gerecht van de Europese Unie gevraagd twee gedelegeerde verordeningen te vernietigen: (EU) nr. 885/2013

(informatiediensten voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens) en (EU) nr. 886/2013 (minimale universele verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten). De lidstaat was van oordeel dat de Commissie de grenzen van de delegatie op grond van Richtlijn 2010/40/EU had overschreden en dat die verordeningen derhalve in strijd waren met artikel 290 VWEU omdat zij, in tegenstelling tot de ITS-richtlijn, verplichtingen opleggen die door alle lidstaten moeten worden nageleefd.

Het Gerecht heeft deze beroepen in oktober 2015[40] verworpen en geoordeeld dat de Commissie haar bevoegdheid bij de vaststelling van deze gedelegeerde handelingen niet te buiten was gegaan. Zij bevestigde ook het standpunt van de Commissie met betrekking tot de oprichting van een toezichthoudende instantie die als taak heeft om te beoordelen of de vastgestelde specificaties worden nageleefd, waarin een van de gedelegeerde handelingen voorziet.

De lidstaat heeft tegen dit arrest hoger beroep ingesteld, waarbij hij in wezen aanvoerde dat:

1. het Gerecht ten onrechte had geoordeeld dat de litigieuze verordeningen de lidstaten niet verplichten op hun grondgebied ITS-toepassingen en -diensten in te voeren;
2. het Gerecht de bevoegdheidsdelegatie in artikel 7 van Richtlijn 2010/40/EU niet correct had uitgelegd als machtiging van de Commissie om de lidstaten te verplichten een toezichthoudende instantie op te richten; en
3. het Gerecht ten onrechte had geoordeeld dat de toezichthoudende instantie geen essentieel onderdeel van het betrokken gebied is en het voorwerp van een bevoegdheidsdelegatie kon zijn.

Op 26 juli 2017 heeft het Europees Hof van Justitie de hogere voorziening ongegrond[41] verklaard en daarmee het arrest van het Gerecht en het standpunt van de Commissie bevestigd.

Het Hof heeft aldus geoordeeld dat de oprichting van de toezichthoudende instantie geen "essentieel onderdeel" van het betrokken gebied is en derhalve het voorwerp van een bevoegdheidsdelegatie kan zijn.

3.3. Follow-up van specificaties

Zoals reeds vermeld in het verslag van 2014, is voor de toepassing van de specificaties steun verleend via de Connecting Europe Facility (projecten zoals I_HeERO, Crocodile 2 of C-Roads en acties ter ondersteuning van het programma zoals TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) en Horizon 2020-financiering en via diverse initiatieven en platforms van belanghebbenden (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS enz.).

---

40 Arrest van het Gerecht van de Europese Unie van 8 oktober 2015 in de zaken T-659/13 en T-660/13, Tsjechië/Commissie, EU:T:2015:771.

41 Arrest van het Hof van 26 juli 2017 in zaak C-696/15, Tsjechië/Commissie, ECLI:EU:C:2017:595.

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

43 17 lidstaten kregen subsidies voor multimodale reisinformatiediensten

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

45 http://tisa.org/

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

Om de toepassing van de specificaties in de lidstaten te structureren, organiseerde de Commissie ook verscheidene follow-upvergaderingen van deskundigen[47] en workshops over de toepassing van alle specificaties a), b), c), d) en e) en met name kwesties in verband met de oprichting van de nationale toegangspunten.

Zoals vermeld in punt 2.8.2, hebben talrijke lidstaten, op vrijwillige basis en/of binnen door de EU gefinancierde projecten, samengewerkt aan de verschillende instrumenten die nodig zijn om de specificaties toe te passen, met name met betrekking tot kwaliteitseisen, metagegevens, profilering van normen enz.

Die werkzaamheden waren noodzakelijk om de specificaties aan te vullen met operationele elementen en werden, bij gebrek aan een formeel kader, soms door een kleine groep lidstaten gelanceerd. De werkzaamheden zouden zeker gebaat zijn bij een betere coördinatie, met betrokkenheid van alle specificaties, waarbij die werkzaamheden optimaal worden benut om een geharmoniseerde digitale ITS-infrastructuur tot stand te brengen.

4. INGEZETTE EN BENODIGDE FINANCIËLE MIDDELEN

In vergelijking met het verslag van 2014 is er meer informatie beschikbaar over de gebruikte en vereiste financiële middelen aangezien alle prioritaire acties zijn aangepakt en de uitrol van de diensten en infrastructuur voor de nationale toegangspunten aanzienlijk is gevorderd. Vaak is het zeer moeilijk om een onderscheid te maken tussen de kosten voor de uitvoering van de specificaties en de algemene kosten voor de invoering en exploitatie van ITS-diensten en van de fysieke ITS-infrastructuren zelf, die veel hoger kunnen liggen.

De kosten in verband met de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn zijn in detail opgesomd in de "Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, juli 2018) en verder besproken in het werkdocument van de diensten van de Commissie over de evaluatie van de ITS-richtlijn, dat dit verslag vergezelt.

Naast de door de lidstaten gedragen omzettingskosten en de kosten voor de Commissie en de lidstaten in verband met de vergaderingen van het Europees ITS-comité (25 vergaderingen tegen eind 2018), de Europese adviesgroep (10 vergaderingen), deskundigengroepen van de lidstaten (58 vergaderingen voor de ontwikkeling van de specificaties of follow-upvergaderingen) en het C-ITS-platform (8 plenaire vergaderingen en ongeveer 160 werkgroepvergaderingen), kunnen de kosten voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn als volgt worden samengevat:

- **Oprichting en werking van de nationale toegangspunten**: de gemiddelde kosten voor het opzetten van een NAP, op basis van de input van 30 % van de lidstaten, variëren van 249 000 EUR voor specificaties b) tot 352 000 EUR voor specificaties c). De gemiddelde jaarlijkse exploitatiekosten variëren van 29 000 EUR voor specificaties c) tot 46 000 EUR voor specificaties b). Met betrekking tot specificaties a) hebben slechts drie lidstaten gegevens verstrekt, met een gemiddelde kostprijs voor het opzetten van een NAP van 195 000 EUR

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

en een jaarlijkse operationele kostprijs van 22 000 EUR. Dit zijn gemiddelde kosten en de individuele waarden per lidstaat variëren aanzienlijk, met name afhankelijk van de uitvoeringskeuzes die de lidstaat heeft gemaakt (hergebruik van bestaande toegangspunten, gemeenschappelijke toegangspunten voor verschillende specificaties enz.), de gekozen technische oplossingen (bv. datawarehouse, marktplaats, register) en de keuze om al dan niet dynamische gegevens op te nemen.

- **Ontwikkeling van normen**: de Commissie heeft voor 2011-2017 een bedrag van 2,8 miljoen EUR uitgetrokken voor de ontwikkeling van normen voor eCall en de twee mandaten M/453 (C-ITS) en M/546 (stedelijke ITS). Er zijn extra middelen toegewezen voor normen in verband met specificaties (bv. technische specificaties voor de uitwisseling van ruimtelijke ITS-gegevens) en voor de profilering van normen door middel van CEF-projecten of programmaondersteunende acties. Deze werkzaamheden op het gebied van normalisatie zullen worden voortgezet, met name in het kader van het rollend programma van de Commissie voor ICT-normalisatie.
- **Programmaondersteunende acties in het kader van de CEF**: Voor een totaal bedrag van 15,5 miljoen EUR werden in het kader van de CEF verschillende programmaondersteunende acties gelanceerd om de uitvoering van de specificaties te ondersteunen. Deze acties bestrijken procedures en normen voor de uitwisseling van gegevens (TN-ITS-GO voor ruimtelijke ITS-gegevens, DATEX II voor verkeersgegevens, NeTEX voor openbaar vervoer, MMTIS) en een beveiligingsarchitectuur voor C-ITS, waardoor talrijke lidstaten gemeenschappelijke uitvoeringsinstrumenten kunnen ontwikkelen.
- Voor **eCall** is, bovenop eerdere proefprojecten voorafgaand aan de uitrol, 39 miljoen EUR geïnvesteerd in twee door de CEF gefinancierde projecten (waarvan 18,7 miljoen EUR EU-middelen) waarbij 18 lidstaten waren betrokken. Die kosten gaan verder dan het opzetten of verbeteren van de infrastructuur voor openbare alarmcentrales die nodig is om eCalls te ontvangen en te behandelen, en omvatten ook toekomstgerichte activiteiten in verband met bijvoorbeeld de uitbreiding naar extra voertuigtypen.

Extra kosten worden veroorzaakt door consultancystudies voor de Commissie (2,1 miljoen EUR voor 2010-2017), de organisatie van evenementen rond ITS (1,6 miljoen EUR voor 2010-2017) en monitorings- en handhavingskosten voor de Commissie en de lidstaten.

Zoals vermeld in de "Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU" (Ricardo-TEPR, juli 2018), zijn de investeringen in O&O (KP7 en Horizon 2020) en uitrol (TEN-T en CEF, ESIF) veel groter dan die kosten, met een verhouding van ongeveer 100 tegen 1. Aangezien één van de belangrijkste doelstellingen van de in het kader van de ITS-richtlijn ontwikkelde specificaties erin bestaat de toegang tot gegevens die voor de ontwikkeling van ITS-diensten moeten worden hergebruikt te faciliteren en te harmoniseren, lijken de tenuitvoerleggingskosten van de richtlijn redelijk te zijn, net als de kosten voor de geharmoniseerde levering van diensten zelf, bijvoorbeeld voor eCall en C-ITS. Deze aspecten in verband met de kosten en baten worden nader besproken in het

werkdocument van de diensten van de Commissie over de evaluatie van de ITS-richtlijn waarvan dit verslag vergezeld gaat.

5. CONCLUSIE

De zes prioritaire acties van de ITS-richtlijn zijn volledig uitgevoerd. Er zijn nieuwe activiteiten in het kader van de ITS-richtlijn van start gegaan, de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen is verlengd en op 18 december 2018 is het geactualiseerde werkprogramma van de ITS-richtlijn goedgekeurd. Dat zal de volgende jaren als leidraad fungeren voor de toekomstige werkzaamheden.

De meeste lidstaten werken aan de toepassing van de specificaties, die de basis zullen vormen voor de invoering van ITS-diensten. Terwijl de nationale toegangspunten reeds zijn of worden opgezet, worden tegelijk operationele instrumenten ontwikkeld om de toegankelijkheid van ITS-gegevens te ondersteunen. Deze werkzaamheden zouden zeker gebaat zijn bij een betere coördinatie, waarbij alle lidstaten worden betrokken en die alle specificaties bestrijkt, om alle inspanningen te bundelen om in de hele Unie een geharmoniseerde digitale ITS-infrastructuur op te zetten.

Zoals vermeld in de verslagen van de lidstaten over de tenuitvoerlegging van de richtlijn, duiken er nieuwe ITS-thema's en -uitdagingen op, zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit en MaaS (Mobility as a Service). Rekening houdend met deze ontwikkeling kan de vraag naar de beschikbaarheid van gegevens over het hele wegennet belangrijker worden, met name voor de essentiële gegevens in verband met de regels voor het gebruik van de fysieke infrastructuur. Dit aspect moet verder bestudeerd worden om na te gaan of er behoefte is aan nieuwe maatregelen.

Rekening houdend met de bevindingen uit de evaluatie van de ITS-richtlijn, moeten al deze aspecten op omvattende wijze worden meegenomen bij een mogelijke toekomstige herziening van de ITS-richtlijn.