



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 16 december 2021
(OR. en)

15114/21

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0419 (COD)**

**TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	15 december 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2021) 813 final
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2021) 813 final.

Bijlage: COM(2021) 813 final



EUROPESE
COMMISSIE

Straatsburg, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU 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)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging 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 vervoerswijzen¹.

• Motivering en doel van het voorstel

Mobiliteit en vervoer zijn van essentieel belang voor de Europese burgers en voor de Europese economie als geheel. Het vrije verkeer van personen en goederen over de binnengrenzen is een fundamentele vrijheid van de Europese Unie en haar interne markt. De Europese Commissie heeft in december 2020 de Mededeling over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (“de strategie”)² vastgesteld, waarin een fundamentele transformatie van het Europese vervoerssysteem wordt voorgesteld om de doelstelling van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te verwezenlijken. Digitalisering is een onmisbare drijvende kracht achter deze transformatie en zal het hele vervoerssysteem naadloos en efficiënter maken. Het zal ook de veiligheid, beveiliging, betrouwbaarheid en comfort naar een hoger niveau tillen.

In de strategie wordt de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) aangemerkt als een kernactiviteit voor de opbouw van een geconnecteerd en geautomatiseerd multimodaal mobiliteitssysteem. Dit laatste combineert nieuwe ontwikkelingen zoals mobiliteit als een dienst (MaaS) en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM). CCAM verandert een bestuurder in een gebruiker van een gedeeld wagenpark dat volledig geïntegreerd is in een multimodaal vervoerssysteem dat naadloos wordt gemaakt door multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS) zoals MaaS-toepassingen.

De strategie is duidelijk: om vervoer echt duurzamer te maken, moeten we zorgen voor doeltreffende en naadloze multimodaliteit, waarbij voor elk traject de meest efficiënte vervoerswijze wordt gebruikt. Bovendien moet elke vervoerswijze efficiënter worden; voor het wegvervoer betekent dit dat deeloplossingen een steeds beter alternatief worden voor het bezit van particuliere voertuigen. Dit bevordert ook het gebruik van emissievrije voertuigen aangezien gebruikers van gedeelde mobiliteitsdiensten een volledig wagenpark ter beschikking zullen hebben. De angst over het rijbereik of de aankoopkosten valt op die manier gedeeltelijk weg, met name wanneer dit wagenpark zichzelf automatisch kan opladen. Met andere woorden, ontluikende ITS-diensten kunnen het gebruik van emissievrije voertuigen versnellen en ook helpen ze efficiënter te gebruiken.

Ten slotte zal het vervoer ook duurzamer worden door te zorgen voor vlottere verkeersstromen (waarbij wordt opgemerkt dat emissievrije wagenparken niet mogen leiden tot emissievrije files). Idealiter fungeren gedeelde emissievrije voertuigen als feederdiensten voor bestaande en nog efficiëntere vervoerswijzen, zowel voor passagiers als voor vracht, zodat reizen naadloos en inclusiever wordt. Congestie kost de EU-economie elk jaar meer dan

¹ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

² COM(2020) 789 final.

1 % van het bbp³, niet alleen in tijd die verloren gaat voor burgers en werknemers, maar ook in onbetrouwbare en inefficiënte logistiek voor de economie. Door het terugdringen van incidenten en een beter verkeersbeheer kunnen ITS de congestie helpen verminderen en een belangrijke bijdrage leveren aan de economische efficiëntie en het concurrentievermogen van de economie van de EU. De uitrol van ITS kan aanzienlijk bijdragen tot de verkeersveiligheid en de efficiëntie en het comfort van het verkeer, door vervoersgebruikers te helpen de juiste beslissingen te nemen en zich aan te passen aan de verkeerssituatie. ITS maken het ook mogelijk de bestaande infrastructuur beter te benutten, de multimodaliteitsopties te vergroten en het verkeersbeheer te verbeteren.

In de *mededeling over een Europese datastrategie*⁴, die in februari 2020 door de Commissie is vastgesteld, wordt erkend dat gegevensgestuurde innovatie belangrijke voordelen zal opleveren voor het publiek omdat het een bijdrage levert aan de Europese Green Deal⁵ en Europa klaar helpt te maken voor het digitale tijdperk⁶.

Richtlijn 2010/40/EG (de ITS-richtlijn) was bedoeld als kader voor het versnellen en coördineren van de uitrol en het gebruik van ITS die worden toegepast op het wegvervoer en de interfaces daarvan met andere vervoerswijzen.

In de strategie werd aangekondigd dat de ITS-richtlijn, met inbegrip van een aantal gedelegeerde verordeningen daarvan, snel zou worden herzien. De strategie benadrukte ook het voornemen van de Commissie om in 2021 steun te verlenen voor de oprichting van een coördinatiemechanisme voor de nationale toegangspunten (NAP's) die in het kader van de ITS-richtlijn zijn opgezet.

De Commissie heeft een ex-postevaluatie van de ITS-richtlijn uitgevoerd⁷, waaruit bleek dat de richtlijn een positief effect had gehad op de uitrol van ITS in de EU. Zij kwam tot de conclusie dat de richtlijn een relevant instrument blijft voor de aanpak van: i) een gebrek aan coördinatie bij de uitrol van ITS in de hele EU; en ii) de trage, risicovolle en kosteninefficiënte uitrol van ITS. Voorts werd in de evaluatie opgemerkt dat het gebruik van ITS toeneemt, maar dat het geografisch bereik van de uitrol van ITS, ondanks verbeteringen, vaak nog beperkt blijft. Er is duidelijk behoefte aan verdere maatregelen op het gebied van interoperabiliteit, samenwerking en gegevensuitwisseling om naadloze en ononderbroken ITS-diensten in de hele EU mogelijk te maken.

In oktober 2019 bracht de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn. In dit verslag werd met name de aandacht gevestigd op: i) de behoefte aan verdere verbetering van de coördinatie op het gebied van de toegankelijkheid van gegevens; ii) de noodzaak rekening te houden met de opkomst van nieuwe thema's en uitdagingen op ITS-gebied; en iii) de behoefte aan een betere beschikbaarheid van belangrijke types gegevens over het volledige wegvervoersnetwerk (door deze types gegevens beschikbaar te stellen in digitaal machineleesbaar formaat).

Met dit voorstel worden de volgende problemen aangepakt: i) het gebrek aan interoperabiliteit en het gebrek aan continuïteit van toepassingen, systemen en diensten; ii) het gebrek aan

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_nl

⁷ SWD(2019) 368 final.

overleg en doeltreffende samenwerking tussen belanghebbenden; en iii) onopgeloste problemen op het vlak van de beschikbaarheid en het delen van gegevens ter ondersteuning van ITS-diensten. Het voorstel verwezenlijkt deze doelstellingen door het huidige toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot nieuwe en opkomende uitdagingen en door het mogelijk te maken essentiële ITS-diensten in de hele EU verplicht te stellen. De uitrol van ITS-diensten zal worden ondersteund door de beschikbaarheid van gegevens die nodig zijn om betrouwbare informatie te verstrekken, zodat de vruchten van de digitalisering in de wegvervoersector kunnen worden geplukt. De bovenvermelde problemen zullen ook worden aangepakt door aanvullende regels om de aanpassing aan de huidige praktijken en normen te verbeteren.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel maakt deel uit van een pakket wetgevingsinitiatieven die tot doel hebben bij te dragen tot de doelstellingen van decarbonisatie, digitalisering en een grotere veerkracht van de vervoersinfrastructuur. Naast de herziening van de ITS-richtlijn omvat dit pakket ook de herziening van de TEN-T-verordening⁸ en van het pakket stedelijke mobiliteit⁹, die allebei bepalingen bevatten met betrekking tot de uitrol van ITS-diensten. De herziening van de TEN-T-verordening heeft bijvoorbeeld betrekking op de middelen om verkeersveiligheidsgerelateerde voorvallen te detecteren, waardoor het mogelijk wordt om, in het kader van dit voorstel, veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie aan weggebruikers te verstrekken.

Dit voorstel is samenhangend met het voorstel voor een nieuwe verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, dat op 14 juli 2021 door de Commissie is ingediend¹⁰ en waarbij Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹¹ wordt ingetrokken. Gegevens over laad- en tankpunten die in het kader van deze verordening beschikbaar worden gesteld, moeten toegankelijk worden gemaakt via de NAP's die zijn opgezet in het kader van de ITS-richtlijn.

Dit voorstel is ook samenhangend met en afgestemd op andere rechtskaders op het gebied van vervoer, zoals de verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)¹² en andere wetgeving met betrekking tot verschillende vervoerswijzen, met name wat betreft de definitie van het toepassingsgebied in bijlage I bij deze richtlijn en de toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van multimodale digitale mobiliteitsdiensten.

Wat verkeersveiligheid betreft, bevestigde de strategie de doelstelling om het aantal verkeersdoden voor alle vervoerswijzen in de EU tegen 2050 tot quasi nul terug te brengen. Voor het wegvervoer dragen verschillende acties binnen het toepassingsgebied van de ITS-richtlijn bij tot deze ambitieuze doelstelling. eCall is bijvoorbeeld een maatregel om de reactietijd van de nooddiensten na een botsing te versnellen en zo het aantal doden en zwaargewonden terug te dringen. Coöperatieve ITS stellen voertuigen, vervoersinfrastructuur

⁸ Verordening (EU) nr. 1315/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

¹² PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33.

en andere weggebruikers in staat met elkaar te communiceren en hun acties te coördineren. Coöperatieve ITS hebben een aanzienlijk potentieel om het aantal en de ernst van ongevallen te doen afnemen. Informatiediensten over veiligheidsgelateerde gebeurtenissen of voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens dragen bij tot de veiligheid van weggebruikers. De verplichte beschikbaarstelling van cruciale gegevens in machineleesbaar formaat zal de werking van veiligheidsdiensten, zoals intelligente snelheidsondersteuning, verbeteren en de verplichtstelling van veiligheidsgelateerde verkeersinformatiediensten zal de verkeersveiligheid ten goede komen.

Dit voorstel is in overeenstemming met de regels inzake de rechten en plichten van passagiers, zoals de regels van artikel 10 van Verordening (EU) 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad¹³.

Bovendien wordt Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 van de Commissie¹⁴ wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft momenteel geëvalueerd¹⁵. In het kader van de komende herziening van die verordening zullen naar verwachting cruciale gegevenstypes worden geïdentificeerd en bepaalde nieuwe cruciale gegevenstypes in verband met verkeersregels worden geïntroduceerd: i) beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte; ii) eenrichtingsstraten; en iii) de afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones. Dit voorstel is in overeenstemming met de verwachte wijzigingen van de gedelegeerde handeling. Zodra de nieuwe gedelegeerde handeling is vastgesteld, moet, wegens het belang van deze drie aanvullende gegevenspunten, worden overwogen deze punten op te nemen in de lijst van gegevenstypes die verplicht beschikbaar moeten worden gesteld.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

In de Europese datastrategie werd aangekondigd dat in de hele EU gemeenschappelijke, interoperabele dataruimten zullen worden gecreëerd in strategische economische sectoren en gebieden van algemeen belang. Deze dataruimten omvatten een gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens. De ITS-richtlijn is een belangrijk onderdeel van de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens omdat ze zorgt voor de beschikbaarheid en toegankelijkheid van multimodale verkeers- en reisgegevens in NAP's.

Deze gegevens ondersteunen met name geavanceerde rijhulpsystemen zoals de nieuwe voertuigsystemen in het kader van Verordening (EU) 2019/2144¹⁶ (de verordening inzake algemene veiligheid).

Het voorstel is afgestemd op andere EU-rechtskaders, zoals de algemene gegevensbeschermingsverordening (EU) 2016/679¹⁷, de e-privacyrichtlijn 2002/58/EG¹⁸ en

¹³ Verordening (EU) nr. 2021/782 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2021 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB L 172 van 17.5.2021, blz. 1).

¹⁴ Gedelegeerde verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PB L 157 van 23.6.2015, blz. 21).

¹⁵ De gedelegeerde handeling zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022 worden vastgesteld.

¹⁶ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

¹⁷ PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1.

¹⁸ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

de verordening inzake algemene veiligheid (EU) 2019/2144¹⁹. In voorkomend geval moet in de bij dit voorstel voorziene maatregelen rekening worden gehouden met de komende wet artificiële intelligentie²⁰.

Deze richtlijn ondersteunt het O&I-beleid op het gebied van klimaat, energie en mobiliteit in de context van het kaderprogramma voor onderzoek Horizon Europa 2021-2027, met betrekking tot onderzoek en ontwikkeling van innovatieve technologieën op het gebied van ITS, coöperatieve ITS (C-ITS) en CCAM.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De wijziging verandert niets aan de rechtsgrondslag van de ITS-richtlijn, namelijk artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

De ITS-richtlijn heeft betrekking op de transnationale aspecten van vervoer die niet op bevredigende wijze door de lidstaten afzonderlijk kunnen worden aangepakt, zoals de interoperabiliteit van apparatuur en de versterking van de interne markt voor ITS-diensten op mondiaal niveau. Ze draagt op die manier bij tot banen en groei.

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel blijft een richtlijn of kaderrichtlijn, zoals de ITS-richtlijn, een van de meest geschikte middelen om het beoogde doel te bereiken. De overkoepelende beginselen en randvoorwaarden voor de implementatie van ITS worden vastgesteld aan de hand van specificaties die zijn ontwikkeld met de nauwe betrokkenheid van door de lidstaten aangewezen deskundigen terzake.

De Commissie is van mening dat de beschikbaarstelling en verstrekking van sommige gegevenstypes en ITS-diensten verplicht moet worden gesteld. Eerste lijsten van dergelijke gegevens en diensten zijn opgenomen in het voorstel. In het voorstel is ook een mechanisme voor de actualisering van deze lijsten opgenomen, gebaseerd op een diepgaande raadpleging van de belanghebbenden en formele voorafgaande goedkeuring door de lidstaten.

In het kader van haar institutionele prerogatieven zal de Commissie ook de rol van de Europese ITS-adviesgroep versterken; deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van relevante ITS-belanghebbenden uit de publieke en private sector. Deze belanghebbenden adviseren de Commissie over de zakelijke en technische aspecten van de invoering en uitrol van ITS in de EU.

• Evenredigheid

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat dit voorstel niet verder dan nodig is om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. De Commissie is van mening dat alle maatregelen

¹⁹ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

²⁰ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels inzake artificiële intelligentie (wet artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie (COM(2021) 206 final).

evenredig zijn wat hun effect betreft, zoals blijkt uit de effectbeoordeling bij dit initiatief²¹. De voorgestelde maatregel zal i) het toepassingsgebied van de ITS-richtlijn aanpassen aan nieuwe en opkomende ITS-dienstengebieden; ii) de rol van en coördinatie tussen belanghebbenden versterken; en iii) de beschikbaarstelling en verstrekking van essentiële diensten verplicht stellen. Dit is noodzakelijk om het ITS-rechtskader aan te passen aan een evoluerend landschap en om ervoor te zorgen dat de gegevens en diensten die nodig zijn om de doelstellingen van de strategie te ondersteunen, beschikbaar zijn.

- **Keuze van instrument**

Door de beperkte wijzigingen van de ITS-richtlijn is de Commissie van mening dat een wijziging de beste optie is om de richtlijn te herzien.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De “REFIT” ex-postevaluatie van de ITS-richtlijn kwam tot de conclusie dat het toepassingsgebied van de ITS-richtlijn vandaag nog steeds relevant is en dat de gekozen prioritaire gebieden nog steeds de relevante thema's, diensten en gegevens bestrijken. De belanghebbenden waren ook van mening dat de richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde handelingen geholpen hadden om de negatieve externe effecten van het vervoer te beperken.

Tegelijkertijd concludeerde de evaluatie dat, ten gevolge van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, een aantal gebieden in de toekomst extra aandacht zullen vergen. In de evaluatie werd met name gesteld dat coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit extra aandacht vereiste. Bovendien werd in de evaluatie de verwachting uitgedrukt dat de beschikbaarheid van de relevante gegevens en ITS-infrastructuur zou leiden tot de uitrol van permanente EU-brede diensten. De evaluatie kwam ook tot de conclusie dat tot dusver slechts een beperkt aantal interoperabele ITS-diensten was uitgerold. In de evaluatie werd gewezen op de blijvende terughoudendheid om gegevens te delen, wat een beperkende factor blijft, en de noodzaak om de samenwerking met en tussen belanghebbenden te verbeteren.

De problemen die het voorstel tracht aan te pakken, werden geïdentificeerd in de evaluatie, namelijk: i) het gebrek aan interoperabiliteit en continuïteit van toepassingen, systemen en diensten; ii) het gebrek aan overleg en doeltreffende samenwerking tussen belanghebbenden; en iii) de onopgeloste problemen op het vlak van de beschikbaarheid en uitwisseling van gegevens ter ondersteuning van ITS-diensten.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belangrijkste doelgroepen werden via drie verschillende methoden bij het raadplegingsproces²² betrokken: een openbare raadpleging over de

²¹ Referentie invoegen

²² Voor nadere informatie, zie bijlage F bij de ondersteunende studie, die een verslag bevat over de raadpleging van belanghebbenden.

aanvangseffectbeoordeling, een brede openbare raadpleging en gerichte raadplegingen. Elk van deze methoden wordt in de onderstaande alinea's besproken.

Van 8 oktober 2020 tot en met 19 november 2020 vond een openbare raadpleging plaats over de aanvangseffectbeoordeling²³ voor dit initiatief. De Commissie heeft 34 reacties op deze openbare raadpleging ontvangen, meestal van bedrijven, bedrijfsverenigingen en overheidsinstanties. Ook ngo's, consumentenorganisaties en het publiek hebben gereageerd op de aanvangseffectbeoordeling.

Van 3 november 2020 tot 2 februari 2021 liep een brede openbare raadpleging. In de vragenlijst van de brede openbare raadpleging werden belanghebbenden verzocht hun mening te geven over de belangrijkste aspecten van de effectbeoordeling, namelijk: i) de belangrijkste problemen die aan bod komen in de effectbeoordeling; ii) de oorzaken van deze problemen; iii) mogelijke beleidsmaatregelen om deze problemen en oorzaken aan te pakken; iv) de waarschijnlijke effecten van deze mogelijke beleidsmaatregelen; en v) de relevantie van maatregelen op EU-niveau om deze problemen aan te pakken. De Commissie heeft in totaal 149 reacties ontvangen.

De gerichte raadplegingen bestonden uit vier delen, zoals uiteengezet in de onderstaande punten.

- Tussen 15 februari en 26 maart 2021 werd een online-enquête gehouden onder alle belangrijke stakeholdergroepen.

- Tussen 16 februari en 6 mei 2021 werden interviews gehouden met 53 belanghebbenden uit alle belangrijke stakeholdergroepen. Bovendien werden in de aanvangsfase van de studie (november/december 2020) zes verkennende interviews van belangrijke stakeholders afgenomen.

- Tussen december 2020 en juni 2021 werden zes workshops voor belanghebbenden georganiseerd.

- Het Europees ITS-comité is bijeengekomen op 17 december 2020 en 28 juni 2021.

Tijdens de voorbereiding van de effectbeoordeling heeft de Commissie ook een breed scala aan belanghebbenden ontmoet en verschillende standpuntnota's ontvangen.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Bij de voorbereiding van dit initiatief heeft de Commissie gebruik gemaakt van: i) de bevindingen van de ex-postevaluatie van de ITS-richtlijn²⁴; ii) het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van de richtlijn²⁵; en iii) de voortgangsverslagen van de lidstaten voor 2020 over de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn²⁶.

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligente-vervoerssystemen-herziening-van-EU-regels-__nl

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019)464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

De belanghebbenden hebben ook uitvoerig informatie verstrekt in het kader van de raadplegingsactiviteiten. Daarnaast ontving de Commissie extra informatie van de belanghebbenden op ad-hocbasis. De effectbeoordeling is voor een groot deel gebaseerd op een begeleidende externe ondersteunende studie, die door een consultant is uitgevoerd²⁷.

Een andere bron van informatie was de brede raadpleging die de Commissie met de deskundigengroep van de lidstaten inzake ITS²⁸ heeft gehouden over de definitie van cruciale gegevenstypes. Deze raadpleging vond plaats in het kader van de herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 van de Commissie.

In het algemeen werden voor de opstelling van de effectbeoordeling een groot aantal bronnen geraadpleegd die alomvattend en representatief waren voor de diverse groepen belanghebbenden.

- **Effectbeoordeling**

De Raad voor regelgevingstoetsing heeft het effectbeoordelingsverslag op 25 augustus 2021 ontvangen. Op 27 september 2021 heeft de raad een positief advies met punten van voorbehoud uitgebracht over het verslag. De raad was van oordeel dat het verslag verder moest worden verbeterd wat betreft: i) het toepassingsgebied van het initiatief, bijvoorbeeld hoe het zal bijdragen tot multimodaliteit en de doelstellingen van de Green Deal; ii) de specifieke problemen die worden aangepakt en de meest kritieke beleidskeuzes; iii) de analyse van de effecten; iv) de keuze van de voorkeursoptie; en v) standpunten van belanghebbenden.

Afdelingen 1 tot en met 4 van het definitieve effectbeoordelingsverslag bevatten een uitgebreide beschrijving en beoordeling van de toegevoegde waarde van het initiatief en de links daarvan met andere beleidsinitiatieven. Afdeling 5 bevat een gedetailleerde beschrijving van de beleidsopties. Afdeling 6 bevat een uitgebreide analyse van de effecten van alle opties en afdeling 7 een vergelijking van de beleidsopties. De samenvatting van de effectbeoordeling en het advies van de Raad voor regelgevingstoetsing zijn beschikbaar op de website van de Commissie²⁹.

In het definitieve effectbeoordelingsverslag zijn drie beleidsopties geanalyseerd. In de onderstaande punten worden elk van deze drie opties samengevat.

- Beleidsoptie 1: versterkte coördinatie- en uitrolbeginselen. Deze eerste beleidsoptie omvat het grootste aantal beleidsmaatregelen. Desondanks volgt ze meestal een zachte aanpak, ook wat betreft de maatregelen in verband met: i) wijzigingen van de richtlijn om de werking ervan te kunnen uitbreiden op nieuwe en opkomende ITS-dienstengebieden; ii) de aanpak van geconstateerde tekortkomingen in de samenwerking tussen belanghebbenden met maatregelen ter verbetering van de coördinatie; en iii) het garanderen van de samenhang van de bepalingen van de richtlijn met die van andere bestaande rechtsinstrumenten. Deze optie bevat ook maatregelen die tot doel hebben: i) de coördinatie van alle relevante belanghebbenden verder te versterken; ii) delen van het governancekader te

²⁷ Eindverslag, Studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling met het oog op de herziening van de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen (2010/40/EU), 2021.

²⁸ Code E01941 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

²⁹ [Referentie invoegen](#)

institutionaliseren; en iii) de richtlijn toekomstbestendig te maken, zodat ze aangepast is aan toekomstige EU-beleidsinitiatieven.

- Beleidsoptie 2: de verzameling en beschikbaarstelling van cruciale gegevens verplicht stellen. Het verzamelen en uitwisselen van gegevens die van cruciaal belang zijn voor de exploitatie van essentiële diensten wordt in deze optie verplicht gesteld, als middel om de uitrol van die diensten een boost te geven. Deze maatregelen behouden alle andere aspecten van beleidsoptie 1, en streven naar verbetering van: i) de beschikbaarheid van gegevens; ii) de gegevenskwaliteit; iii) de toegang tot gegevens; iv) de uitwisseling van gegevens; en v) het gebruik van gegevens.
- Beleidsoptie 3: de verlening van essentiële diensten verplicht stellen. Deze optie omvat de mogelijkheid om de uitrol van essentiële diensten verplicht te stellen via gedelegeerde handelingen. Zij maakt optimaal gebruik van de toegenomen beschikbaarheid, kwaliteit, uitwisseling en benutting van gegevens die door beleidsoptie 2 worden bevorderd, en streeft ernaar de uitrol van interoperabele en continue diensten verder te ondersteunen.

De Commissie verkiest beleidsoptie 2 duidelijk boven beleidsoptie 1, aangezien zij beduidend grotere voordelen oplevert en de beste kosten-batenverhouding heeft. De verplichte verzameling van gegevens en het daaruit voortvloeiende gebruik van ITS-diensten vergroten sterk de doeltreffendheid van de richtlijn bij het verwezenlijken van de doelstellingen van de ITS-richtlijn en maken de richtlijn ook coherenter. Aangezien de verplichte verzameling van gegevens, die zeer significante voordelen oplevert, beperkt blijft tot cruciale gegevens, is beleidsoptie 2 ook evenredig.

Het verschil in nettovoordelen tussen beleidsoptie 2 en beleidsoptie 3 is kleiner dan tussen beleidsoptie 1 en beleidsoptie 2, maar blijft zeer significant. Het belangrijkste verschil is dat de verwachte toename van de veiligheidsgerelateerde voordelen in beleidsoptie 3 aanzienlijk groter is dan in beleidsoptie 2. Hoewel beleidsoptie 3 ook hogere kosten met zich meebrengt, is de kosten-batenverhouding tussen de extra kosten en baten van beleidsoptie 3 nog steeds positief. Het is ook de meest coherente beleidsoptie. De verplichte verlening van essentiële ITS-diensten voor de verkeersveiligheid brengt aanzienlijke nalevingskosten met zich mee, maar is eveneens evenredig.

De Commissie geeft derhalve de voorkeur aan beleidsoptie 3 (die beleidsopties 1 en 2 omvat) omdat: i) ze de meeste nettovoordelen oplevert; ii) het de meest doeltreffende optie is; iii) ze het beste de specifieke doelstellingen van de ITS-richtlijn verwezenlijkt; en iv) ze het beste garandeert dat ITS-diensten snel en coherent worden uitgerold, in overeenstemming met de doelstellingen van de strategie.

De effectbeoordeling bevat een gedetailleerde beschrijving van de beleidsmaatregelen van de verschillende beleidsopties en van de belangrijkste effecten, kosten en baten van elke beleidsoptie.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het voorstel zal de administratieve kosten van de lidstaten doen afnemen omdat het de actuele rapporteringsverplichtingen stroomlijnt en het mogelijk maakt een gemeenschappelijk systeem te gebruiken voor rapportering over de uitvoering van de richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde handelingen. Omdat het voorstel gebaseerd is op een gemeenschappelijk model

en gemeenschappelijke prestatiekernindicatoren zal het ook gemakkelijker worden verslagen te analyseren en te vergelijken. Het voorstel kan echter ook de coördinatiekosten in verband met gegevensverzameling doen stijgen, met name voor lokale autoriteiten.

Kmo's vormen geen specifieke doelgroep van de beleidsmaatregelen, en er zijn geen aanwijzingen dat de beleidsmaatregelen verschillende gevolgen zullen hebben voor ondernemingen van verschillende grootte. Zonder de invoering van nieuwe gegevensspecificaties, standaardvereisten en het wijdverbreide gebruik van NAP's zou echter een gefragmenteerde markt zijn ontstaan. Als deze gefragmenteerde markt was blijven bestaan, had dit een comparatief voordeel kunnen opleveren voor grotere ondernemingen ten opzichte van kmo's. In een geharmoniseerde markt met geharmoniseerde normen kunnen kmo's profiteren van lagere toegangsdrempels voor de uitbreiding van hun activiteiten en kunnen zij op gelijke voet concurreren met grotere ondernemingen.

Het voorstel zal naar verwachting een grote bijdrage leveren tot de totstandbrenging van een gemeenschappelijke Europese dataruimte, in het kader van de Europese datastrategie. Het zal bijdragen tot de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens door de beschikbaarheid van gegevens in de NAP's te vergroten en het hergebruik van gegevens te vereenvoudigen via normalisering van de gegevensuitwisseling en harmonisering van de toegangsvoorwaarden.

- **Grondrechten**

Om de doelstelling van veilige, duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te verwezenlijken, moeten soms reis-, verkeers- of weggegevens te verwerken die persoonsgegevens bevatten worden verwerkt. Wanneer de verwerking van persoonsgegevens noodzakelijk is om de doelstellingen van de ITS-richtlijn te verwezenlijken, kunnen nadere regels, bv. welke gegevens moeten worden verzameld door wie en voor welke specifieke doeleinden, alleen worden vastgelegd in daarop gebaseerde tertiaire handelingen. Wanneer de Commissie dergelijke handelingen voorstelt, zal zij rekening houden met de vereisten inzake gegevensbescherming.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Europese Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Het C-ITS-kader van de EU voor betrouwbare en beveiligde communicatie**

De Commissie maakt gebruik van haar operationele ervaring met de uitvoering van de ondersteunende actie “Veiligheidsarchitectuur voor geconnecteerde infrastructuur en voertuigen in Europa”, waarbij het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek de opdracht kreeg om de proeffase (2018-2022) van het op samenwerking gebaseerde EU-systeem voor het beheer van beveiligingsauthenticaties (C-ITS) ten uitvoer te leggen.

In afwachting van de formele omzetting van dit systeem in een bindend kader (en de eventuele toekomstige oprichting van specifieke entiteiten voor het beheer ervan), worden de rollen van autoriteit voor het certificeringsbeleid inzake C-ITS, beheerder van de vertrouwenslijst en centraal contactpunt voor C-ITS toevertrouwd aan de Commissie.

- **Uitvoeringsplannen en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal om de vijf jaar werkprogramma's vaststellen waarin wordt aangegeven voor welke acties eventueel Europese specificaties kunnen worden vastgesteld of aanvullende gegevens of ITS-diensten verplicht kunnen worden gesteld.

De lidstaten brengen om de drie jaar verslag uit over hun voortgang bij de uitvoering van de richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde handelingen en maken daarbij gebruik van een gemeenschappelijk model en gemeenschappelijke prestatiekernindicatoren.

Op basis van de verslagen van de lidstaten dient de Commissie om de drie jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van de richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad.

- **Toelichtende stukken**

In overeenstemming met overweging 27 van het voorstel zullen de lidstaten de Commissie in kennis stellen van hun omzettingsmaatregelen samen met ondersteunende stukken. Dit is noodzakelijk vanwege de in het voorstel opgenomen nieuwe bepalingen inzake het verzamelen van gegevens en het uitrollen van diensten. Het is mogelijk dat voor deze nieuwe bepalingen de nationale wetgeving moet worden gewijzigd of aanvullende nationale wetgeving moet worden vastgesteld. Opdat de Commissie toezicht zou kunnen houden op de correcte omzetting is het dan ook van belang dat de lidstaten de Commissie bewijsstukken verstrekken waaruit blijkt welke bestaande of nieuwe bepalingen van het nationaal recht bedoeld zijn om de afzonderlijke maatregelen van de voorgestelde richtlijn ten uitvoer te leggen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Dit voorstel wijzigt de huidige Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, zoals gewijzigd bij Beschikking (EU) 2017/2380 van het Europees Parlement en de Raad³⁰. De structuur van de gewijzigde ITS-richtlijn wordt hieronder uiteengezet.

- Artikel 1, lid 1, past artikel 1 van de huidige richtlijn aan door de beschikbaarheid van gegevens en de uitrol van diensten toe te voegen aan het onderwerp en het toepassingsgebied van de huidige richtlijn.
- Artikel 1, lid 2, wijzigt de titel van de vier prioritaire gebieden in artikel 2 van de huidige richtlijn omdat de prioritaire gebieden anders worden gereorganiseerd naar gelang van de types ITS-diensten.
- Artikel 1, lid 3, breidt de lijst van definities van de huidige richtlijn uit voor zover dit nodig en passend is gezien de algemene wijzigingen in het toepassingsgebied en de bepalingen van de gewijzigde richtlijn.
- Artikel 1, lid 4, breidt de eisen uit waaraan lidstaten overeenkomstig artikel 5 moeten voldoen op het gebied van samenwerking bij de uitrol van ITS-diensten volgens de in de richtlijn vastgestelde specificaties.

³⁰ PB L 340 van 20.12.2017, blz. 1.

- Artikel 1, lid 5, actualiseert in artikel 6 de verwijzing naar bestaande wetgeving en vervolledigt de verwijzing naar Besluit nr. 768/2008/EG.
- Artikel 1, lid 6, voegt een nieuw artikel in waarbij lidstaten worden verplicht gegevens ter beschikking te stellen voor de in de nieuwe bijlage III vermelde gegevenstypes en ervoor te zorgen dat deze gegevens toegankelijk zijn in NAP's, en voegt een nieuw artikel in waarbij de lidstaten verplicht worden de uitrol van de in de nieuwe bijlage IV vermelde ITS-diensten te garanderen.
- Artikel 1, lid 7, voegt bepalingen toe aan artikel 7 van de huidige richtlijn met het oog op de bijwerking van de bijlagen III en IV via gedelegeerde handelingen, op voorwaarde dat een voorafgaande effectbeoordeling, met inbegrip van een kosten-batenanalyse, wordt uitgevoerd.
- Artikel 1, lid 8, voorziet in een nieuw artikel op grond waarvan de Commissie voorlopige maatregelen kan vaststellen in noodsituaties die ernstige rechtstreekse gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, cyberveiligheid of de beschikbaarheid en integriteit van ITS-diensten.
- Artikel 1, lid 9, actualiseert een verwijzing in artikel 8 van de huidige richtlijn.
- Artikel 1, lid 10, vervangt artikel 10 van de huidige richtlijn door geactualiseerde regels inzake gegevensbescherming en privacy; de tekst wordt gestroomlijnd door het schrappen van overlappingen in bestaande verplichtingen in het kader van de regels inzake gegevensbescherming, bv. wat betreft de beveiliging van verwerkte persoonsgegevens en de noodzaak voor verwerkingsverantwoordelijken om te voldoen aan hun andere verplichtingen uit hoofde van de regels inzake gegevensbescherming. Het benadrukt ook dat de Commissie bij de ontwikkeling van specificaties rekening moet houden met de eisen inzake gegevensbescherming.
- Artikel 1, lid 11, voorziet in een nieuw artikel over de autoriteit voor het certificeringsbeleid inzake C-ITS, de beheerder van de vertrouwenslijst en het centraal contactpunt voor C-ITS, en bepaalt dat de Commissie deze rollen zal omschrijven en vervullen.
- Artikel 1, lid 12, past artikel 12 van de huidige richtlijn aan voor wat betreft de datum waarop de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen aan de Commissie wordt verleend.
- Artikel 1, lid 13, vervangt artikel 15 van de huidige richtlijn inzake de comitéprocedure door geactualiseerde verwijzingen naar bestaande wetgeving en de toevoeging van de verwijzing naar de onderzoeksprocedure (artikelen 5 en 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011).
- Artikel 1, lid 14, vervangt artikel 17 van de huidige richtlijn door geactualiseerde regels inzake de rapportering door de lidstaten (gemeenschappelijk model, gemeenschappelijke prestatiekernindicatoren) en door de Commissie, en geactualiseerde regels voor de vaststelling van de werkprogramma's van de ITS-richtlijn.
- Artikel 1, leden 15 en 16, vervangen de twee bijlagen bij de huidige richtlijn door vier bijlagen:

- Bijlage I wijzigt bijlage I bij de huidige richtlijn door de prioritaire gebieden te organiseren op basis van de types ITS-diensten en voegt nieuwe acties toe die overeenkomen met nieuwe en opkomende ITS-diensten;
- Bijlage II wijzigt bijlage II bij de huidige ITS-richtlijn door een aantal beginselen te actualiseren en toe te voegen;
- de nieuwe bijlage III bevat een opsomming van de gegevenstypes die beschikbaar en toegankelijk moeten zijn in NAP's, waarbij de datum en het geografische bereik voor elk gegevenstype worden aangegeven;
- de nieuwe bijlage IV bevat een lijst van de ITS-diensten die moeten worden uitgerold tegen de datum en in het geografische gebied die voor elke ITS-dienst zijn aangegeven.
- De artikelen 2, 3 en 4 hebben betrekking op de omzetting, inwerkingtreding en adressaten van de gewijzigde richtlijn.
- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde handeling is relevant voor de EER.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU 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)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de *mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit*³³ wordt de uitrol van intelligente vervoerssystemen (ITS) aangemerkt als een kernactie om geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit tot stand te brengen, welke bijdraagt tot de transformatie van het Europese vervoerssysteem die nodig is om de doelstelling van efficiënte, veilige, duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te verwezenlijken. Dit vormt een aanvulling op de acties die zijn aangekondigd in het kader van het vlaggenschipinitiatief inzake vergroening van het goederenvervoer en die tot doel hebben de multimodale logistiek te bevorderen. In de strategie werd voor 2022 ook een herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 inzake multimodale reisinformatiediensten aangekondigd, waarbij verplichte toegankelijkheid van dynamische datasets in die verordening wordt opgenomen en wordt beoordeeld of er behoefte is aan regelgeving inzake rechten en plichten van aanbieders van multimodale reisinformatiediensten, samen met een initiatief inzake ticketverkoop, met inbegrip van treinkaartverkoop.

³¹ PB C van , blz. .

³² PB C van , blz. .

³³ COM(2020)789 final.

- (2) De strategie inzake duurzame en slimme mobiliteit bevestigt de doelstelling om het aantal verkeersdoden voor alle vervoerswijzen in de Unie tegen 2050 tot quasi nul terug te brengen. Diverse acties binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁴ dragen bij tot de veiligheid van weggebruikers, zoals eCall, verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten en veilige en beveiligde parkeerterreinen³⁵.
- (3) In de Europese Green Deal³⁶ wordt gewezen op de toenemende rol van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit, samen met digitale systemen voor slim verkeersbeheer, en op het streven naar ondersteuning van nieuwe duurzame vervoers- en mobiliteitsdiensten die de congestie en vervuiling kunnen verminderen, met name in stedelijke gebieden.
- (4) De toenemende behoefte aan een beter gebruik van gegevens om vervoersketens duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger te maken, vergt versterkte coördinatie tussen het ITS-kader en andere initiatieven die tot doel hebben de gegevensuitwisseling in de sectoren mobiliteit, vervoer en logistiek te harmoniseren, vanuit een multimodaal perspectief³⁷.
- (5) Gezien de behoefte aan digitalisering van het wegvervoer, verbetering van de verkeersveiligheid en beperking van de congestie, moeten de uitrol en het gebruik van intelligente vervoerssystemen en -diensten voor het wegvervoer verder worden ontwikkeld op het trans-Europese vervoersnetwerk.
- (6) In veel lidstaten worden in de sector van het wegvervoer reeds nationale toepassingen van deze systemen en diensten ingezet. Ondanks verbeteringen sinds de vaststelling van Richtlijn 2010/40/EU³⁸ in 2010 bracht de evaluatie aanhoudende tekortkomingen aan het licht die leiden tot gefragmenteerde en ongecoördineerde uitrol en tot gebrekkige geografische continuïteit van ITS-diensten binnen de Unie en aan de buitengrenzen.
- (7) In het kader van de tenuitvoerlegging van gedelegeerde verordeningen³⁹ van de Commissie tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU hebben de lidstaten nationale

³⁴ 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).

³⁵ Zoals gecertificeerd overeenkomstig Gedelegeerde Verordening (EU) .../... van de Commissie van XXX inzake EU-normen voor het niveau van dienstverlening en beveiliging van veilige en beveiligde EU-parkeerterreinen en procedures voor de certificering ervan.

³⁶ Mededeling van de Commissie, “De Europese Green Deal”, COM(2019) 640 final.

³⁷ Zoals de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en de onderdelen daarvan, Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33), en de werkzaamheden van het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1);

Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en

toegangspunten⁴⁰ (NAP's) opgericht. De NAP's organiseren de toegang tot en het hergebruik van vervoersgerelateerde gegevens om de verlening van EU-brede interoperabele ITS-reis- en verkeersdiensten aan eindgebruikers te ondersteunen. Deze NAP's vormen een belangrijk onderdeel van de in het kader van de Europese datastrategie⁴¹ opgezette gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en moeten met name worden gebruikt met het oog op de toegankelijkheid van gegevens.

- (8) Om ITS op een gecoördineerde en effectieve wijze uit te rollen in de hele Unie, moeten er, naast reeds vastgestelde specificaties, nieuwe specificaties worden ingevoerd, in voorkomend geval met inbegrip van normen, waarin verdere gedetailleerde voorschriften en procedures worden vastgelegd. Alvorens aanvullende of herziene specificaties vast te stellen, moet de Commissie beoordelen of deze in overeenstemming zijn met bepaalde in bijlage II gedefinieerde beginselen. In eerste instantie moet prioriteit worden gegeven aan de vier voornaamste gebieden voor de ontwikkeling en invoering van ITS. Bij de verdere invoering van ITS moet rekening worden gehouden met de bestaande, door afzonderlijke lidstaten aangelegde ITS-infrastructuur, zowel wat technologische vooruitgang als wat de financiële inspanningen betreft. In voorkomend geval moet er, met name voor C-ITS, op worden toegezien dat de eisen voor ITS-systemen het gebruik van een bepaald type technologie niet opleggen of bevoordelen.
- (9) De specificaties moeten rekening houden met en voortbouwen op de ervaring en resultaten die reeds zijn opgedaan op het gebied van ITS, coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS) en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM), met name in de context van de C-ITS⁴²- en CCAM⁴³-platforms, het Europees Forum voor multimodale passagiersmobiliteit⁴⁴ en het Europees platform voor de implementatie van eCall⁴⁵.
- (10) De specificaties moeten innovatie bevorderen. De toegenomen beschikbaarheid van gegevens moet bijvoorbeeld leiden tot de ontwikkeling van nieuwe ITS-diensten, en omgekeerd moet innovatie de behoeften aan toekomstige specificaties aan het licht brengen. Het Europees partnerschap inzake coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in het kader van Horizon Europa moet de ontwikkeling en beproeving van de volgende golf C-ITS-diensten ondersteunen, waardoor de integratie

procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6);

Gedelegeerde verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PB L 157 van 23.6.2015, blz. 21);

en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Code E03188 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie

⁴³ Code E03657 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie

⁴⁴ Code XXXXXX in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

⁴⁵ Code E02481 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie

van sterk geautomatiseerde voertuigen in nieuwe multimodale mobiliteitsdiensten wordt bevorderd.

- (11) C-ITS maakt gebruik van technologieën die wegvoertuigen in staat stellen te communiceren met elkaar en met infrastructuur langs de weg, waaronder verkeerstekens. C-ITS-diensten zijn een categorie van ITS-diensten die gebaseerd is op een open architectuur die een "many-to-many"- of "peer-to-peer"-relatie tussen C-ITS-stations mogelijk maakt. Dit betekent dat alle C-ITS-stations beveiligde berichten met elkaar moeten uitwisselen en niet mogen worden beperkt tot de uitwisseling van berichten met vooraf bepaalde stations. Voor de meeste diensten moeten de authenticiteit en integriteit van C-ITS-berichten met informatie zoals positie, snelheid en koers worden gewaarborgd. Daarom moet één gemeenschappelijk Europees C-ITS-vertrouwensmodel worden gecreëerd om een vertrouwensrelatie tot stand te brengen tussen alle C-ITS-stations, ongeacht de gebruikte communicatietechnologieën. Dat vertrouwensmodel moet ten uitvoer worden gelegd via de vaststelling van beleid inzake het gebruik van een publieke-sleutelinfrastructuur (PKI). Het hoogste niveau van die PKI moet de Europese vertrouwenslijst van certificaten zijn, bestaande uit entrees van alle betrouwbare basiscertificeringsautoriteiten in Europa. Om de goede werking van dat C-ITS-vertrouwensmodel te waarborgen, moeten bepaalde taken op centraal niveau worden uitgevoerd. De Commissie moet ervoor zorgen dat deze essentiële taken worden uitgevoerd, met name wat betreft de rollen van de autoriteit voor het certificeringsbeleid inzake C-ITS, de beheerder van de vertrouwenslijst en het centraal contactpunt voor C-ITS.
- (12) Met uitzondering van eCall zijn de meeste maatregelen in het kader van Richtlijn 2010/40/EG gericht op het waarborgen van de interoperabiliteit en toegankelijkheid van gegevens die reeds beschikbaar zijn in digitaal machineleesbaar formaat en op de uitrol van ITS-diensten; deze richtlijn bevat echter geen verplichtingen voor relevante belanghebbenden om die gegevens beschikbaar te stellen of om specifieke diensten uit te rollen. Het gebruik van een aantal essentiële ITS-diensten is wijdverbreid geworden, zoals wegveiligheidsgerelateerde verkeersinformatiediensten die incidentdetectie mogelijk maken of verkeersregels die belangrijke diensten zoals snelheidsbeperkingen ondersteunen voor voertuigen die zijn uitgerust met intelligente snelheidsondersteuning overeenkomstig Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁶. De verplichte verstrekking van dergelijke essentiële ITS-diensten en cruciale gegevens wordt noodzakelijk geacht om zowel de continue beschikbaarheid van dergelijke gegevens als de continue verstrekking van dergelijke diensten in de hele Unie te waarborgen. Gegevenssoorten en -diensten die verplicht moeten worden verstrekt, moeten worden geïdentificeerd op basis van de specificaties

⁴⁶ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 en (EU) 2015/166 van de Commissie (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1).

in de gedelegeerde handelingen ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU en moeten de daarin vastgestelde gegevenstypes en -diensten weerspiegelen.

- (13) De studie uit 2020 “Mapping accessible transport for persons with reduced mobility”⁴⁷ toont aan dat het gebrek aan voldoende gegevens over toegankelijkheidskenmerken op dit ogenblik betrouwbare reisplanning in de weg staat wanneer toegankelijkheidsaspecten als zoekvariabelen worden gebruikt. Om de toegankelijkheid van het vervoerssysteem verder te verbeteren en reizen voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, moeten gegevens over toegangsknooppunten en hun toegankelijkheidskenmerken beschikbaar zijn voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten.
- (14) De steeds verder doorgedreven integratie van ITS en geavanceerde rijhulpsystemen of van voertuig- en infrastructuursystemen in het algemeen impliceert dat dergelijke systemen steeds meer een beroep zullen doen op de informatie die zij elkaar verstrekken. Dit is in het bijzonder het geval voor C-ITS. De betrouwbaarheid zal toenemen naarmate het niveau van automatisering stijgt. Deze hogere automatiseringsniveaus zullen naar verwachting gebruikmaken van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur om manoeuvres te orkestreren en verkeersstromen vlotter te laten verlopen, hetgeen ook bijdraagt tot duurzamer vervoer. Als de integriteit van ITS-diensten in het gedrang zou komen, zou dit dus ernstige gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld wanneer de verkeerde snelheidslimiet wordt meegedeeld of een voertuig een noodstop maakt wegens een niet-bestaand gevaar. Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend in noodsituaties waarin de integriteit van ITS-diensten in gevaar komt, zodat tegenmaatregelen kunnen worden genomen om de oorzaken en gevolgen van die situatie aan te pakken. Die maatregelen moeten zo snel mogelijk worden genomen en onmiddellijk van toepassing zijn. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁸. Aangezien de continuïteit van het vervoer moet worden gewaarborgd, is het passend de geldigheidsduur van dergelijke maatregelen tot langer dan zes maanden te verlengen, op basis van de mogelijkheid die wordt geboden in artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) nr. 182/2011. Dergelijke tegenmaatregelen moeten worden beëindigd zodra een alternatieve oplossing wordt toegepast of de noodsituatie is opgelost.
- (15) Wanneer de uitrol en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten gepaard gaat met de verwerking van persoonsgegevens, moet deze verwerking gebeuren overeenkomstig het recht van de Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens, en met name Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁹ en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵⁰.

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

⁴⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁴⁹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en

- (16) Als de in het kader van deze richtlijn op te stellen specificaties de verwerking van persoonsgegevens vereisen, moet in die specificaties rekening worden gehouden met de voorschriften van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG. Wanneer het mogelijk is de nagestreefde doelen ook te bereiken door gebruik te maken van anonieme in plaats van persoonsgegevens, moet anonimisering worden aangemoedigd als een van de technieken om de privacy te verbeteren, worden aangemoedigd, in overeenstemming met het beginsel van gegevensbescherming door ontwerp.
- (17) Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake algemene productveiligheid⁵¹ is van toepassing op producten waarvoor sectorale wetgeving niet voorziet in specifiekere bepalingen met hetzelfde veiligheidsdoel, en in het geval de door sectorale wetgeving opgelegde veiligheidseisen geen betrekking hebben op de aspecten en risico's of risicocategorieën die onder die richtlijn vallen (het zogenaamde "vangnet").
- (18) Indien een conformiteitsbeoordeling moet worden uitgevoerd, moeten de specificaties nadere bepalingen bevatten inzake de procedure om de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van de onderdelen te beoordelen. Met betrekking tot bepaalde ITS-diensten, en met name wat C-ITS-diensten betreft, zijn de continue naleving van bepaalde eisen en de interoperabiliteit van essentieel belang om de veiligheid en de goede werking van het systeem te waarborgen. Daarom moeten specificaties met eisen voor producten, voor zover nodig, ook procedures voor markttoezicht bevatten, met inbegrip van een vrijwaringsclausule. Die bepalingen moeten, met name wat betreft de modules voor de verschillende stappen in de conformiteitsbeoordelings- en markttoezichtsprocedures, worden gebaseerd op Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵². Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad⁵³ stelt een kader vast voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en hun onderdelen of aanverwante apparatuur, en de Verordeningen (EU) nr. 167/2013⁵⁴ en (EU) nr. 168/2013⁵⁵ van het Europees Parlement en de Raad leggen regels vast voor de typegoedkeuring van twee- of

betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁵⁰ Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (richtlijn betreffende privacy en elektronische communicatie) (PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37).

⁵¹ Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid (PB L 11 van 15.1.2002, blz. 4).

⁵² 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 en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 82).

⁵³ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

⁵⁴ Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 1).

⁵⁵ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

driewielige voertuigen en vierwielers, en landbouw- of bosbouwvoertuigen en hun onderdelen of aanverwante apparatuur. Daarom zou het een doublure zijn ook te voorzien in conformiteitsbeoordeling van apparatuur en toepassingen die binnen het toepassingsgebied van die wetgevingshandelingen vallen. De wetteksten inzake de goedkeuring van voertuigen zijn echter van toepassing op ITS-gerelateerde apparatuur die in voertuigen is geïnstalleerd, maar niet op externe ITS-wegapparatuur en -software, die binnen het bestek van de onderhavige richtlijn moeten vallen. Wat deze laatste betreft, kunnen de specificaties voorzien in procedures voor conformiteitsbeoordeling en markttoezicht. Die procedures moeten worden beperkt tot datgene wat in elk afzonderlijk geval noodzakelijk is.

- (19) Wanneer de uitrol en het gebruik van ITS-apparatuur en -software artificiële-intelligentiesystemen omvat, moet rekening worden gehouden met de relevante bepalingen van de komende wet inzake artificiële intelligentie⁵⁶.
- (20) Voor ITS-toepassingen en -diensten die een accurate en tijds- en plaatsbepaling vergen, moet een beroep worden gedaan op satellietinfrastructuur of een andere technologie die eenzelfde mate van precisie waarborgt. De synergieën tussen de vervoers- en ruimtevaartsectoren van de Unie moeten worden benut om het bredere gebruik te bevorderen van nieuwe technologieën die behoefte hebben aan nauwkeurige en gegarandeerde tijds- en plaatsbepalingsdiensten. Het ruimtevaartprogramma van de Unie, dat is vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/696 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁷, voorziet in hoogwaardige, geactualiseerde en beveiligde met de ruimtegerelateerde gegevens, informatie en diensten via de systemen Galileo, Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service) en Copernicus.
- (21) De verstrekking van beveiligde en betrouwbare tijds- en plaatsbepalingsdiensten is een essentieel onderdeel van de doeltreffende werking van ITS-toepassingen en -diensten. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze diensten verenigbaar zijn met het authenticatiemechanisme van het Galileo-programma, teneinde spoofingaanvallen op het GNSS-signaal (Global Navigation Satellite Systems) te beperken.
- (22) De lidstaten en andere relevante belanghebbenden, met inbegrip van andere deskundigengroepen en comités van de Commissie die zich bezighouden met digitale aspecten van vervoer, moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van de werkprogramma's die in het kader van Richtlijn 2010/40/EU door de Commissie worden vastgesteld.
- (23) Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor de vaststelling van het model voor de door de lidstaten in te dienen verslagen en voor de vaststelling en actualisering van werkprogramma's. Die bevoegdheden moeten worden

⁵⁶ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels inzake artificiële intelligentie (wet artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Verordening (EU) 2021/696 van het Europees Parlement en de Raad van 28 april 2021 tot vaststelling van het ruimtevaartprogramma van de Unie, tot oprichting van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma (PB L 170 van 12.5.2021, blz. 69).

uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁸.

- (24) Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken moet de Commissie, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de bevoegdheid krijgen om handelingen vast te stellen tot wijziging van de lijst van gegevenstypes waarvan de lidstaten de beschikbaarheid moeten garanderen en tot wijziging van de lijst van ITS-diensten waarvan de lidstaten de uitrol moeten garanderen, voor een periode van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding van deze richtlijn. Deze periode moet daarna stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur worden verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich tegen dergelijke verlenging verzet. Het is met name belangrijk dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer met deskundigen en belanghebbenden, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁵⁹. Met name om gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.
- (25) Om een gecoördineerde aanpak te waarborgen moet de Commissie zorgen voor samenhang tussen de activiteiten van het bij deze richtlijn ingestelde comité en de comités die zijn ingesteld bij Verordeningen (EU) nr. 165/2014⁶⁰, (EU) 2019/1239⁶¹, (EU) 2020/1056⁶² en (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, en bij Richtlijnen 2007/2/EG⁶³ en (EU) 2019/520⁶⁴ van het Europees Parlement en de Raad.
- (26) Aangezien het doel van deze richtlijn, namelijk de gecoördineerde en coherente invoering van interoperabele intelligente vervoerssystemen in de hele Unie, niet voldoende kan worden bereikt door de lidstaten en/of de particuliere sector maar, vanwege de omvang en gevolgen daarvan, beter op Unieniveau kan worden bereikt,

⁵⁸ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁵⁹ Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven (PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1).

⁶⁰ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

⁶¹ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64).

⁶² Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).

⁶³ Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (Inspire) (PB L 108 van 25.4.2007, blz. 1).

⁶⁴ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, dat eveneens in dat artikel is vervat, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken.

- (27) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken⁶⁵ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (28) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad⁶⁶ en heeft op XX XX 2022 een advies uitgebracht,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2010/40/EU

Richtlijn 2010/40/EU wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in artikel 1 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:
- “2 bis. Deze richtlijn voorziet in de beschikbaarheid van gegevens en de uitrol van ITS-diensten binnen de in artikel 2 bedoelde prioritaire gebieden met een specifieke geografische dekking zoals gespecificeerd in de bijlagen III en IV.”;
- (2) in artikel 2 wordt lid 1 vervangen door:
- “1. Voor de toepassing van deze richtlijn worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld:
- a) I. ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;
 - b) II. ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;
 - c) III. ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

⁶⁵ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

⁶⁶ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

d) IV. diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.”;

(3) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt 18 wordt vervangen door:

“18. “norm”: norm in de zin van artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad*;

* Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12).”;

(b) de volgende punten 19 tot en met 24 worden toegevoegd:

“19. “coöperatieve intelligente vervoerssystemen” of “C-ITS”: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten;

20. “C-ITS-dienst”: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;

21. “beschikbaarheid van de gegevens”: het bestaan van gegevens in een digitaal machineleesbaar formaat;

22. “nationaal toegangspunt”: een door een lidstaat opgezette digitale interface die één toegangspunt vormt, zoals gedefinieerd in overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificaties;

23. “toegankelijkheid van de gegevens”: de mogelijkheid om gegevens in een digitaal machineleesbaar formaat op te vragen via nationale toegangspunten;

24. “multimodale digitale mobiliteitsdienst”: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersfaciliteiten, dienstregelingen, de beschikbaarheid of tarieven voor meer dan één vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven.”;

(4) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Toepassing van specificaties op de uitrol van ITS

1. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om erop toe te zien dat de overeenkomstig artikel 6 door de Commissie vastgestelde specificaties worden toegepast op de ITS-toepassingen en -diensten, wanneer deze overeenkomstig de

beginselen in bijlage II worden uitgerold. Dit laat het recht van de lidstaten om zelf over de invoering van deze toepassingen en diensten op hun grondgebied te besluiten, onverlet. Dit recht doet geen afbreuk aan de artikelen 6 bis en 6 ter. Voor zover relevant werken de lidstaten ook samen bij de handhaving van die specificaties.

2. Daarnaast werken de lidstaten ook samen op prioritaire gebieden, voor zover er geen specificaties zijn vastgesteld met betrekking tot die prioritaire gebieden.

3. De lidstaten werken ook samen, indien nodig met relevante belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering en naleving van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde EU-profielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van nationale toegangspunten, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.”;

(5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 5 wordt vervangen door:

“5. Onverminderd de procedures van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad* vermelden de specificaties waar passend de voorwaarden waaronder de lidstaten, na kennisgeving aan de Commissie, op hun grondgebied of een gedeelte daarvan extra regels voor het aanbieden van ITS-diensten kunnen vaststellen, voor zover die regels geen belemmering vormen voor de interoperabiliteit.”;

(b) lid 6 wordt vervangen door:

“6. De specificaties worden, in voorkomend geval, gebaseerd op normen zoals bedoeld in artikel 8.

Voor zover passend en met name gerechtvaardigd in het belang van de veiligheid en de interoperabiliteit, omvatten de specificaties regels inzake conformiteitsbeoordeling en markttoezicht, met inbegrip van een vrijwaringsclausule, overeenkomstig Besluit nr. 768/2008/EG.

De specificaties stroken met de beginselen die zijn vervat in bijlage II.”;

* Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 241 van 17.9.2015, blz. 1).”;

(6) de volgende artikelen 6 bis en 6 ter worden ingevoegd:

“Artikel 6 bis

Beschikbaarheid van gegevens

De lidstaten zien erop toe dat voor elk in bijlage III vermeld gegevenstype zo vroeg mogelijk, en uiterlijk op de in die bijlage vermelde datum, gegevens beschikbaar zijn voor de geografische dekking van dat gegevenstype.

De lidstaten zorgen ervoor dat die gegevens uiterlijk op dezelfde datum toegankelijk zijn via de nationale toegangspunten.

Artikel 6 ter

Uitrol van ITS-diensten

De lidstaten zorgen ervoor dat de in bijlage IV gespecificeerde ITS-diensten uiterlijk op de in die bijlage vermelde datum worden uitgerold met de in die bijlage vastgestelde geografische dekking.”;

(7) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de volgende leden 1 bis en 1 ter worden ingevoegd:

“1 bis. Na een kostenbatenanalyse en een effectbeoordeling met passende raadplegingen te hebben uitgevoerd, wordt de Commissie overeenkomstig artikel 12 gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de lijst van gegevenstypes in bijlage III, met inbegrip van de uitvoeringsdatum en de geografische dekking van elk gegevenstype. Die wijzigingen moeten in overeenstemming zijn met de gegevenscategorieën die zijn opgenomen in het meest recente werkprogramma dat overeenkomstig artikel 17, lid 5, is vastgesteld.

1 ter. Na een kostenbatenanalyse en een effectbeoordeling met passende raadplegingen te hebben uitgevoerd, wordt de Commissie overeenkomstig artikel 12 gemachtigd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de lijst van ITS-diensten in bijlage IV, met inbegrip van de uitvoeringsdatum en de geografische dekking van elke ITS-dienst. Die wijzigingen moeten in overeenstemming zijn met de lijst van ITS-diensten die is opgenomen in het meest recente overeenkomstig artikel 17, lid 5, vastgestelde werkprogramma.”;

(b) lid 3 wordt vervangen door:

“3. Op de in dit artikel bedoelde gedelegeerde handelingen is de procedure van artikel 12 van toepassing.”;

(8) het volgende artikel 7 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 7 bis

Voorlopige maatregelen

In geval van een noodsituatie die ernstige directe gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, de cyberveiligheid of de beschikbaarheid en integriteit van ITS-diensten en die de veilige en goede werking van het vervoerssysteem van de Unie in gevaar kan brengen, kan de Commissie, om die situatie te verhelpen, onmiddellijk

toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen tot opschorting of vaststelling van verplichtingen binnen het toepassingsgebied van de in artikel 2 uiteengezette prioritaire gebieden. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 3, bedoelde procedure vastgesteld. Ze zijn strikt beperkt tot het aanpakken van de oorzaken en gevolgen van dergelijke noodsituaties.”;

- (9) in artikel 8, lid 1, wordt de verwijzing naar "Richtlijn 98/34/EG" vervangen door een verwijzing naar "Richtlijn (EU) 2015/1535";
- (10) artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Regels betreffende gegevensbescherming en privacy

Wanneer overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificaties betrekking hebben op de verwerking van verkeers-, reis- of weggegevens die persoonsgegevens zijn in de zin van artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2016/679*, worden in die specificaties de categorieën van die gegevens vastgesteld en wordt voorzien in passende waarborgen voor de bescherming van persoonsgegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG. Indien mogelijk wordt het gebruik van anonieme gegevens aangemoedigd.

* Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).”;

- (11) het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens

In de door de Commissie, overeenkomstig haar bevoegdheden uit hoofde van artikel 7, lid 1, vast te stellen specificaties voor het in artikel 2, lid 1, punt d), bedoelde prioritaire gebied, wordt het in bijlage I, punt 4.3, bedoelde beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens vastgesteld. Dat systeem omvat de volgende rollen:

- (a) autoriteit voor het C-ITS-certificeringsbeleid;
- (b) beheerder van de C-ITS-vertrouwenslijst;
- (c) C-ITS-contactpunt.

Deze rollen worden vervuld door de Commissie.”;

- (12) in artikel 12, lid 2, wordt “27 augustus 2017” vervangen door: “[Publicatiebureau: vul de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in]”;

- (13) artikel 15 wordt vervangen door:

“Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Europese ITS-comité (EIC). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011, in samenhang met artikel 5 van die verordening, van toepassing. Overeenkomstig dit lid vastgestelde uitvoeringshandelingen blijven van kracht totdat zij worden ingetrokken. De Commissie trekt die handelingen in zodra de noodsituatie is beëindigd of zodra de desbetreffende gedelegeerde handeling ter aanvulling van deze richtlijn is gewijzigd om de situatie te verhelpen, als dit eerder plaatsvindt.
4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure moet worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een gewone meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).”;

- (14) artikel 17 wordt vervangen door:

“Artikel 17

Rapportering en werkprogramma

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [Datum van inwerkingtreding + 12 maanden] een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn en van alle gedelegeerde handelingen ter aanvulling van deze richtlijn, over hun nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden en over de tenuitvoerlegging van de artikelen 6 bis en 6 ter.

2. Aan de hand van uitvoeringshandelingen stelt de Commissie het model vast voor het eerste verslag en de voortgangsverslagen, met inbegrip van een lijst van in de verslagen op te nemen prestatiekernindicatoren. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

3. Na het eerste verslag brengen de lidstaten om de drie jaar verslag uit over de voortgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en van alle gedelegeerde handelingen ter aanvulling van deze richtlijn, zoals bedoeld in lid 1.

4. 18 maanden na elke uiterste datum voor de verslagen van de lidstaten dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de vorderingen bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Dit verslag gaat vergezeld van een analyse van de werking en de tenuitvoerlegging, met inbegrip van de ingezette en benodigde financiële middelen van de artikelen 5 tot en met 11 en artikel 16, en beoordeelt zo nodig of het noodzakelijk is deze richtlijn te wijzigen.

5. Uiterlijk op [Datum van inwerkingtreding + 12 maanden] stelt de Commissie aan de hand van een uitvoeringshandeling een werkprogramma vast, na de relevante belanghebbenden te hebben geraadpleegd. Die uitvoeringshandeling wordt overeenkomstig de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Het werkprogramma bevat voor elk jaar uitvoeringsdoelstellingen en -data, alsmede de lijst van gegevenscategorieën en ITS-diensten waarvoor de Commissie overeenkomstig artikel 7, leden 1 bis en 1 ter, gedelegeerde handelingen kan vaststellen.

Vóór elke daaropvolgende verlenging van de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 12, lid 2, gedelegeerde handelingen vast te stellen met vijf jaar, stelt de Commissie aan de hand van uitvoeringshandelingen een nieuw werkprogramma vast. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure. “;

- (15) bijlagen I en II worden vervangen door de tekst in bijlagen I en II bij de onderhavige richtlijn;
- (16) bijlagen III en IV worden vervangen door de tekst in bijlagen III en IV bij de onderhavige richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

- 1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [Datum van inwerkingtreding+ 18 maanden] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

- 2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter