



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 14.12.2021
SWD(2021) 475 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

{COM(2021) 813 final} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer (ITS) på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen? Højest 11 linjer Denne konsekvensanalyse danner grundlag for et lovgivningsforslag om revision af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af ITS. Det er en nøgleaktion i den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og for at gøre Europa klar til den digitale tidsalder. ITS-direktivet har til formål at øge udbredelsen og anvendelsen af kontinuerlige ITS-tjenester i hele EU for at forbedre vejtransportsystemets funktion, herunder dets grænseflader med andre transportformer, og dermed mindske de negative eksterne virkninger af vejtransport. En evaluering fra 2019 bekræfter ITS-direktivets relevans, men fremhæver, at indførelsen af ITS fortsat er langsom og fragmenteret, hvilket ifølge evalueringen har medført spildte muligheder for at opbygge et inklusivt multimodalt transportsystem. Der er behov for at medtage nye udviklinger på områder som f.eks. opkoblet og automatiseret mobilitet og mobilitetsplatforme. For transportnettet som helhed er der også behov for yderligere at forbedre tilgængeligheden af og adgangen til i) infrastrukturdata, ii) trafikdata og iii) rejsedata.
Hvilke resultater forventes der af initiativet? Højest 8 linjer Dette initiativ har til formål at øge udbredelsen og den operationelle anvendelse af ITS-tjenester i hele EU for at i) forbedre færdselssikkerheden og transporteffektiviteten og ii) fremme et multimodalt transportsystem. Dens specifikke mål er at øge tjenesternes interoperabilitet og kontinuitet (SO1), etablere en effektiv koordineringsmekanisme mellem alle ITS-interessenter (SO2) og forbedre tilgængeligheden af og adgangen til data, der understøtter ITS-tjenester (SO3). Dette bidrager til de to nøgleprioriteter for transportsystemet, der er beskrevet i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, nemlig en grønnere og digitaliseret EU-transportsektor. Dette vil også bidrage til at reducere antallet af ulykker, opnå visionen om nul trafikdræbte inden 2050 og styrke det indre marked på områder som samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet (CCAM).
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan? Højest 7 linjer CCAM og en ubrudt brugeroplevelse langs det europæiske transportnet for alle transportbrugere (sikret gennem kontinuiteten af interoperable ITS-tjenester på tværs af grænserne) er forudsætninger for at i) opfylde den europæiske grønne pagts mål om at reducere drivhusgasemissionerne fra transport og ii) udvikle et fælles EU-transportmarked. Disse mål kan kun nås ved hjælp af en fælles europæisk lovgivningsramme. Revisionen af direktivet vil bidrage til en sammenhængende udvikling og udrulning af støtteinfrastruktur, der sikrer datainteroperabilitet og levering af harmoniserede tjenester til slutbrugerne.
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor? Højest 14 linjer For i tilstrækkelig grad at opfylde målene for revisionen af ITS er tre politiske løsningsmodeller blevet vurderet med hensyn til deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger. Alle løsningsmodeller omfatter i) styrkelse af koordinerings- og implementeringsprincipperne og ii) udvidelse af ITS-direktivet til at omfatte nye og fremspirende ITS-tjenestekområder (grundlaget for løsningsmodel 1). Desuden institutionaliseres samarbejdet mellem interessenter i alle løsningsmodellerne gennem foranstaltninger til at forbedre koordineringen og sikre sammenhæng mellem direktivets bestemmelser og bestemmelserne i andre eksisterende retsakter. Løsningsmodel 2 sigter også mod at gøre tilgængeligheden af og adgangen til vigtige data obligatorisk. Dette er et stort skridt i retning af at forbedre kvaliteten, tilgængeligheden, udvekslingen og anvendelsen af data til driften af ITS-tjenester. Løsningsmodel 3 går videre ved i) at pålægge tilrådighedsstillelse af væsentlige ITS-tjenester, der

udnytter den øgede tilgængelighed, kvalitet, udveksling og anvendelse af data fra løsningsmodel 2, og ii) at sigte mod yderligere at støtte indførelsen af interoperable og kontinuerlige tjenester, navnlig dem, der fokuserer på trafiksikkerhed. Løsningsmodel 3 er den foretrukne løsningsmodel, da den er den mest ambitiøse og mest effektive løsning, der bedst opfylder ITS-direktivets specifikke mål og bedst sikrer en hurtig og sammenhængende udrulning af ITS-tjenester.

Hvem støtter hvilken løsning? Højst 7 linjer

Resultaterne af høringsaktiviteterne viser, at interessenterne forstår og støtter de muligheder og samfundsmæssige fordele, som løsningsmodel 3 giver. Offentlige myndigheder har taget digitalisering og mere intelligent transport til sig som redskaber til at forbedre bæredygtigheden og yde et bidrag fra transportområdet til målene i den grønne pagt. Erhvervslivet har brug for et investeringsafkast som motivation til at virkeliggøre de tjenester og systemer, der er planlagt under løsningsmodel 3. Disse interessenter fra erhvervslivet ser forretningsmuligheder på nye områder som f.eks. CCAM. Transportbrugerne hilser et sikrere og mere inklusivt mobilitetssystem velkommen.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)? Højst 12 linjer

Løsningsmodel 3 medfører betydelige fordele, navnlig med hensyn til nedbringelse af ulykker (29,5 mia. EUR), tidsbesparelser (144,5 mia. EUR), CO₂-emissioner (2,4 mia. EUR), andre emissionsfordele (0,3 mia. EUR), brændstofbesparelser (2,4 mia. EUR) og BNP (17,3 mia. EUR) i perioden 2021-2040 i forhold til referencescenariet. De samlede forventede fordele er på 179,1 mia. EUR. Der er ikke sat tal på omkostninger i forbindelse med i) ajourføring og strømlining af rapporteringsforpligtelser, kravet om rapportering i et fælles format og nøglepræstationsindikatorer og ii) foranstaltninger til at forbedre ITS-direktivets sammenhæng med eksisterende rammer og initiativer. Disse forventes at reducere medlemsstaternes og de relevante interessenters administrative omkostninger.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)? Højst 12 linjer

Omkostningerne ved den foretrukne løsningsmodel forventes at være til vejsideenheder (1,1 mia. EUR), vejsideinfrastruktur (3,3 mia. EUR), nationale adgangspunkter (0,4 mia. EUR), centrale ITS-delsystemer (0,6 mia. EUR) og køretøjsmonterede systemer (15,4 mia. EUR) mellem 2021 og 2040 i forhold til referencescenariet. De administrative omkostninger og omkostninger til smartphones og applikationer er ubetydelige. De samlede forventede omkostninger er på 20,8 mia. EUR. Nytteomkostningsgraden anslås til 8,6.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne? Højst 8 linjer

Små og mellemstore virksomheder (SMV'er) er ikke et specifikt mål for de politiske foranstaltninger, og der er ingen tegn på en differentieret indvirkning på virksomheder af forskellig størrelse. Imidlertid kan et fragmenteret marked — som ville have været tilfældet uden indførelse af nye dataspecifikationer, nye standardkrav og udbredt brug af nationale adgangspunkter — give større virksomheder en komparativ fordel i forhold til SMV'er. På et harmoniseret marked med harmoniserede standarder vil SMV'er drage fordel af lavere adgangsbarrierer for at udvide deres aktiviteter og konkurrere på lige fod med større virksomheder.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder? Højst 4 linjer

Afhængigt af de gennemførelsesvalg, der træffes i medlemsstaterne, vil de forventede omkostninger i høj grad skulle bæres af de offentlige forvaltninger i forbindelse med investeringer i vejinfrastruktur, nationale adgangspunkter og centrale ITS-delsystemer. Disse udgør i alt 13,2 mia. EUR, som er 5,3 mia. EUR over referencescenariet.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger? Højst 6 linjer

Den foretrukne løsningsmodel forventes at påvirke innovationen som følge af fælles dataspecifikationer og forbedret datatilgængelighed og -kvalitet. Der forventes positive virkninger for

sundheden primært som følge af mindskelsen af luftforureningen. Der forventes virkninger for beskæftigelsen på grund af behovet for at etablere infrastruktur og indsamle data, mens en fremskyndet indførelse af ITS vil gavne det indre marked og virksomhedernes konkurrenceevne. Endelig vil bevægelseshæmmede personer få gavn af øget adgang til multimodale transportinformationstjenester.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse? Højst 4 linjer

I betragtning af at ITS er en sektor i hastig udvikling, planlægger Kommissionen at aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet hvert tredje år om gennemførelsen af direktivet og dets delegerede retsakter under hensyntagen til analysen af de nationale rapporter om indførelsen af ITS.