VR 2026 1311 DOC.1196/8

I

(Wetgevingshandelingen)

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2010/40/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 7 juli 2010

betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité [1],

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure [2],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het toenemend volume van het wegvervoer in de Unie in samenhang met de groei van de Europese economie en de mobiliteitseisen van de burgers, is de primaire oorzaak van toenemende congestie van het wegennet en toenemend energieverbruik, evenals een bron van milieu- en sociale problemen.

(2) Traditionele maatregelen, zoals de uitbreiding van het bestaande wegennet, volstaan niet als antwoord op deze grote uitdagingen. Innovatie zal een belangrijke rol moeten spelen bij het vinden van geschikte oplossingen voor de Unie.

(3) Intelligente vervoerssystemen (ITS) zijn geavanceerde toepassingen die, zonder intelligentie als zodanig te belichamen, gericht zijn op het aanbieden van innovatieve diensten inzake verschillende vervoerswijzen en verkeersbeheer en die uiteenlopende gebruikers in staat stellen zich beter te informeren en veiliger, meer gecoördineerd en „slimmer" gebruik te maken van vervoersnetwerken.

(4) In ITS zijn telecommunicatie, elektronica en informatietechnologieën met verkeerstechniek geïntegreerd met het oog op het plannen, ontwerpen, exploiteren, onderhouden en beheren van vervoerssystemen. Door informatie- en communicatietechnologie toe te passen op de sector van het wegvervoer en de interfaces daarvan met andere vervoerswijzen wordt een aanzienlijke bijdrage geleverd aan het verbeteren van de milieuprestaties, van de efficiëntie, met inbegrip van energie-efficiëntie, van de veiligheid van het wegvervoer, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke goederen, van de openbare veiligheid en van de mobiliteit van passagiers en goederen, terwijl tegelijkertijd het functioneren van de interne markt en meer concurrentiekracht en een grotere werkgelegenheid worden gewaarborgd. ITS-toepassingen moeten evenwel hetgeen verband houdt met de nationale veiligheid of voor defensiedoeleinden is vereist, onverlet laten.

(5) De vooruitgang op het gebied van de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën op andere vervoerswijzen moet nu worden vertaald in ontwikkelingen in de sector van het wegvervoer, met name met het oog op betere integratie tussen wegvervoer en andere vervoerswijzen.

(6) In sommige lidstaten worden nationale toepassingen van deze technologieën in de sector van het wegvervoer reeds ingezet. Deze eerste schreden blijven evenwel gefragmenteerd en ongecoördineerd en kunnen de geografische continuïteit van ITS-diensten in de hele Unie en aan haar buitengrenzen niet waarborgen.

[1] PB C 277 van 17.11.2009, blz. 85.

[2] Standpunt van het Europees Parlement van 23 april 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), standpunt van de Raad van 10 mei 2010 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), standpunt van het Europees Parlement van 6 juli 2010 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

(7) Om ITS op een gecoördineerde en effectieve wijze in te voeren in de hele Unie, moeten er specificaties worden ingevoerd, met inbegrip van normen, wanneer dat passend is, waarin verdere gedetailleerde voorschriften en procedures worden vastgelegd. Alvorens specificaties vast te stellen, dient de Commissie zich ervan te vergewissen of zij stroken met bepaalde welomschreven beginselen, die in bijlage II zijn vastgesteld. In eerste instantie moet prioriteit worden gegeven aan de vier voornaamste gebieden voor de ontwikkeling en invoering van ITS. Binnen die vier gebieden moeten prioritaire acties voor de ontwikkeling en het gebruik van specificaties en normen worden vastgelegd. Bij de verdere invoering van ITS moet de bestaande, door afzonderlijke lidstaten aangelegde ITS-infrastructuur in aanmerking worden genomen, zowel qua technologische vooruitgang als wat de financiële inspanningen betreft.

(8) Wanneer een wetgevingshandeling wordt vastgesteld zoals bedoeld in artikel 6, lid 2, tweede alinea, van deze richtlijn, moet artikel 5, lid 1, tweede zin, dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(9) De specificaties dienen onder andere rekening te houden met en voort te bouwen op de ervaring en resultaten die reeds op het gebied van ITS zijn verkregen, met name in de context van het initiatief eSafety, dat de Commissie in april 2002 heeft ingezet. Het eSafety-forum is in het kader van dat initiatief door de Commissie ingesteld voor het bevorderen en verder uitvoeren van aanbevelingen ter ondersteuning van de ontwikkeling, de invoering en het gebruik van eSafety-systemen.

(10) Voertuigen die voornamelijk wegens hun historische betekenis worden gebruikt en die oorspronkelijk zijn geregistreerd, en/of waarvoor typegoedkeuring is verleend en/of die in gebruik zijn genomen voordat deze richtlijn en de daarbij behorende uitvoeringsmaatregelen in werking zijn getreden, dienen niet onder de in deze richtlijn neergelegde voorschriften en procedures te vallen.

(11) ITS moeten voortbouwen op interoperabele systemen die zijn gebaseerd op open en publieke normen en zonder onderscheid beschikbaar zijn voor alle leveranciers en gebruikers van toepassingen en diensten.

(12) De invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten brengen de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. Bij die verwerking moet het uniaal recht in acht worden genomen zoals met name neergelegd in Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens [1] en in Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie [2]. Bij ITS-toepassingen dienen onder meer de beginselen van doelbeperking en gegevensminimalisering te worden toegepast op ITS-toepassingen.

(13) Anonimisering moet worden aangemoedigd als een van de beginselen om de persoonlijke levenssfeer sterker af te schermen. Voor vraagstukken in verband met gegevensbescherming en bescherming van de persoonlijke levenssfeer dient de Commissie in verband met de invoering van ITS-toepassingen en -diensten verder, voor zover dat passend is, de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming te raadplegen en het advies in te winnen van de werkgroep voor de bescherming van personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens ingesteld overeenkomstig artikel 29 van Richtlijn 95/46/EG.

(14) De invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten, met name verkeers- en reisinformatiediensten, zullen de verwerking en het gebruik van gegevens over wegen, verkeer en reizen die zijn opgenomen in documenten die door overheidsorganen van de lidstaten worden bewaard, met zich brengen. Bij de verwerking en het gebruik van die gegevens moet Richtlijn 2003/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 november 2003 inzake het hergebruik van overheidsinformatie [3], in acht worden genomen.

(15) Waar passend, moeten de specificaties nadere bepalingen bevatten inzake de procedure om de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van de onderdelen te beoordelen. Die bepalingen moeten, met name wat betreft de modules voor de verschillende stappen in de conformiteitsbeoordelingsprocedures, worden gebaseerd op 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 [4]. Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad [5] stelt reeds een kader in voor de goedkeuring van motorvoertuigen en hun onderdelen of daarmee verband houdende uitrusting terwijl Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad [6] en Richtlijn 2003/37/EG van het Europees Parlement en de Raad [7] regels vastleggen betreffende de goedkeuring van twee- en driewielige motorvoertuigen, en landbouw- en bosbouwtrekkers en hun onderdelen of daarmee verbandhoudende uitrusting. Daarom zou het een doublure zijn ook te voorzien in conformiteitsbeoordeling van apparatuur en toepassingen die binnen het toepassingsgebied van die richtlijnen vallen. Niettemin zijn die richtlijnen weliswaar van toepassing op in voertuigen geïnstalleerde, ITS-gerelateerde apparatuur, maar niet op externe ITS-apparatuur en -software voor weginfrastructuur. Wat dit betreft zouden de specificaties procedures voor conformiteitsbeoordeling kunnen bevatten. Die procedures dienen te worden beperkt tot datgene wat in elk afzonderlijk geval nodig is.

[1] PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.
[2] PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.
[3] PB L 345 van 31.12.2003, blz. 90.
[4] PB L 218 van 13.8.2008, blz. 82.
[5] PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.
[6] PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1.
[7] PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1.

(16) Voor ITS-toepassingen en -diensten die accurate en gegarandeerde tijds- en plaatsbepalingsdiensten vergen, moet een beroep worden gedaan op een infrastructuur op basis van satellieten of een andere technologie die eenzelfde mate van precisie waarborgt, zoals die bedoeld in Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten ([1]) en Verordening (EG) nr. 683/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende de voortzetting van de uitvoering van de Europese programma's voor navigatie per satelliet (Egnos en Galileo) ([2]).

(17) Voor het ontwikkelen van ITS-toepassingen, met name voor het volgen en traceren van vracht onderweg en over de vervoerswijzen heen, moet gebruik worden gemaakt van innovatieve technologieën als radiofrequentie-identificatieapparatuur (rfid) of Egnos/Galileo.

(18) Belangrijke belanghebbenden, zoals ITS-dienstaanbieders, verenigingen van gebruikers van ITS, vervoersondernemers en infrastructuurexploitanten, vertegenwoordigers van fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen en lokale autoriteiten moeten de mogelijkheid hebben de Commissie van advies te dienen over de commerciële en technische aspecten van het invoeren van ITS in de Unie. Daartoe dient de Commissie, in nauwe samenwerking met de belanghebbenden en de lidstaten, een ITS-adviesgroep in te stellen. De adviesgroep moet op een transparante manier te werk gaan en haar bevindingen moeten ter beschikking van het bij deze richtlijn opgerichte comité worden gesteld.

(19) Er moet voor worden gezorgd dat eenvormige voorwaarden worden toegepast bij het vaststellen van richtsnoeren en niet-bindende maatregelen ter bevordering van de samenwerking van de lidstaten met betrekking tot zowel de prioritaire gebieden inzake ITS als richtsnoeren voor de rapportering door de lidstaten en een werkprogramma.

(20) Volgens artikel 291 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) worden de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren, vooraf vastgelegd bij een verordening die wordt vastgesteld volgens de gewone wetgevingsprocedure. In afwachting van de vaststelling van die nieuwe verordening blijft Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([3]) van toepassing, met uitzondering van de regelgevingsprocedure met toetsing, die niet van toepassing is.

(21) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van specificaties. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen verricht, ook op deskundigenniveau.

(22) Om een gecoördineerde aanpak te garanderen, moet de Commissie toezien op de samenhang tussen de activiteiten van het bij deze richtlijn opgerichte comité en die van het comité dat is opgericht bij Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap ([4]), het comité dat is opgericht bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer ([5]), het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 2007/46/EG en het comité dat is ingesteld bij 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 Europese Gemeenschap (Inspire) ([6]).

(23) Aangezien het doel van deze richtlijn, te weten het gecoördineerd en coherent invoeren van interoperabele intelligente vervoerssystemen in de hele Unie te waarborgen, niet voldoende kan worden bereikt door de lidstaten en/of de particuliere sector en bijgevolg, vanwege de omvang en gevolgen daarvan, beter op Unieniveau kan worden bereikt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidbeginsel, dat eveneens in dat artikel is vervat, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken.

(24) Overeenkomstig punt 34 van het interinstitutioneel akkoord „Beter wetgeven" worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Unie hun eigen tabellen op te stellen, en daarin zoveel mogelijk het verband weer te geven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn vestigt een kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) binnen de Unie, met name over de grenzen tussen de lidstaten heen, en stelt de daarvoor benodigde algemene voorwaarden vast.

2. Deze richtlijn voorziet in de ontwikkeling van specificaties voor acties op de in artikel 2 vermelde prioritaire gebieden, alsmede in de ontwikkeling, waar dat passend is, van vereiste normen.

3. Deze richtlijn is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen, onverminderd hetgeen verband houdt met de nationale veiligheid of voor defensiedoeleinden is vereist.

([1]) PB L 3 van 5.1.2005, blz. 1.
([2]) PB L 196 van 24.7.2008, blz. 1.
([3]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.
([4]) PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.
([5]) PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.
([6]) PB L 108 van 25.4.2007, blz. 1.

Artikel 2

Prioritaire gebieden

1. Voor de toepassing van deze richtlijn worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties en normen vastgesteld:

— I. optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;

— II. continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;

— III. ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

— IV. koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

2. De reikwijdte van de prioriteitsgebieden wordt nader omschreven in bijlage I.

Artikel 3

Prioritaire acties

Binnen de prioritaire gebieden zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties en normen de volgende acties, zoals in bijlage I nader omschreven, prioritair:

a) verlening voor de gehele Unie van multimodale reisinformatiediensten;

b) verlening voor de gehele Unie van realtimeverkeersinformatiediensten;

c) gegevens en procedures voor de verlening, waar mogelijk, van minimale universele verkeersinformatie in verband met de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;

d) geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall;

e) verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

f) verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Artikel 4

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „intelligente vervoerssystemen" of „ITS" (Intelligent Transport Systems): systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

2. „interoperabiliteit": het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen, om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;

3. „ITS-toepassing": operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

4. „ITS-dienst": het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5. „ITS-dienstaanbieder": elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6. „ITS-gebruiker": elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7. „kwetsbare verkeersdeelnemers": niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsmede motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;

8. „nomadisch apparaat": draagbaar communicatie- of informatieapparaat dat in het voertuig kan worden meegenomen ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoershandelingen;

9. „platform": de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

10. „architectuur": het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

11. „interface": een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor deze systemen zich met elkaar in verbinding kunnen stellen en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

12. „compatibiliteit": het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

13. „continuïteit van diensten": het in de gehele Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;

14. „weggegevens": gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;

15. „verkeersgegevens": historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;

16. „reisgegevens": elementaire gegevens (zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven) die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;

17. „specificatie": bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften;

18. „norm": norm in de zin van artikel 1, lid 6, van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften ([1]).

Artikel 5

Invoering 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 ingevoerd. 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 laat de op grond van artikel 6, lid 2, tweede alinea, vastgestelde wetgevingshandelingen onverlet.

2. Daarnaast streven de lidstaten naar samenwerking op de prioritaire gebieden, voor zover er geen specificaties zijn vastgesteld.

Artikel 6

Specificaties

1. De Commissie stelt eerst de specificaties vast die noodzakelijk zijn om te zorgen voor compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit bij de invoering en het operationele gebruik van ITS ten behoeve van de prioritaire acties.

2. De Commissie streeft ernaar uiterlijk op 27 februari 2013 specificaties voor een of meer van de prioritaire acties vast te stellen.

Uiterlijk twaalf maanden na de vaststelling van de vereiste specificaties voor een prioritaire actie, dient de Commissie, in voorkomend geval, na het uitvoeren van een effectbeoordeling met kosten-batenanalyse, overeenkomstig artikel 294 van het VWEU bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in betreffende het invoeren van die prioritaire actie.

3. Zodra de vereiste specificaties voor de prioritaire acties zijn vastgesteld, stelt de Commissie specificaties vast om te zorgen voor compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit bij de invoering en het operationele gebruik van ITS ten behoeve van andere acties op de prioritaire gebieden.

4. Voor zover relevant, en afhankelijk van het onder de specificatie vallende gebied, bevat de specificatie een of meer:

a) functionele bepalingen, betreffende de rol van de verschillende belanghebbenden en de informatiestroom tussen hen;

b) technische bepalingen, die voorzien in de technische middelen om aan de functionele bepalingen te voldoen;

c) organisatorische bepalingen, betreffende de procedurele verplichtingen van de verschillende belanghebbenden;

d) bepalingen over diensten, betreffende de verschillende dienstenniveaus en hun inhoud voor ITS-toepassingen en -diensten.

5. Onverminderd de procedures van Richtlijn 98/34/EG 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.

6. De specificaties stoelen, waar passend, op normen zoals bedoeld in artikel 8.

De specificaties voorzien, waar passend, in conformiteitsbeoordeling overeenkomstig Besluit nr. 768/2008/EG.

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

7. De Commissie voert, voordat de specificaties worden vastgesteld, een effectbeoordeling met kosten-batenanalyse uit.

Artikel 7

Gedelegeerde handelingen

1. De Commissie kan met betrekking tot specificaties overeenkomstig artikel 290 van het VWEU gedelegeerde handelingen vaststellen. Zij stelt deze handelingen vast overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van deze richtlijn, met name artikel 6 en bijlage II.

2. Voor elke prioritaire actie wordt een afzonderlijke gedelegeerde handeling vastgesteld.

3. Op de in dit artikel bedoelde gedelegeerde handelingen is de procedure van de artikelen 12, 13 en 14 van toepassing.

([1]) PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

Artikel 8

Normen

1. De normen die zijn vereist met het oog op interoperabiliteit, compatibiliteit en continuïteit bij de invoering en het operationele gebruik van ITS, worden ontwikkeld op de prioritaire gebieden en ten behoeve van de prioritaire acties. Daartoe verzoekt de Commissie, na raadpleging van het in artikel 15 bedoelde comité, de bevoegde normalisatie-instellingen volgens de procedure van Richtlijn 98/34/EG al het nodige te doen om die normen snel vast te stellen.

2. Bij het geven van een opdracht aan de normalisatie-instellingen, worden de beginselen vastgelegd in bijlage II nageleefd alsmede de functionele bepalingen die zijn vervat in een overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificatie.

Artikel 9

Niet-bindende maatregelen

De Commissie kan richtsnoeren en andere niet-bindende maatregelen vaststellen ter bevordering van de samenwerking tussen de lidstaten op de prioritaire gebieden overeenkomstig de raadplegingsprocedure bedoeld in artikel 15, lid 2.

Artikel 10

Regels betreffende privacy, beveiliging en hergebruik van informatie

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de verwerking van persoonsgegevens in de context van de exploitatie van ITS-toepassingen en -diensten wordt uitgevoerd overeenkomstig de uniale regelgeving ter bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van het individu, met name Richtlijn 95/46/EG en Richtlijn 2002/58/EG.

2. De lidstaten zien er met name op toe dat persoonsgegevens worden beschermd tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies.

3. Onverminderd lid 1, wordt ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer het gebruik van anonieme gegevens voor de ITS-toepassingen en -diensten, waar passend, aangemoedigd.

Onverminderd Richtlijn 95/46/EG, worden persoonsgegevens alleen verwerkt indien dergelijke verwerking noodzakelijk is voor de ITS-toepassingen en -diensten.

4. Wat betreft de toepassing van Richtlijn 95/46/EG, met name op bijzondere categorieën persoonsgegevens, dragen de lidstaten er ook zorg voor dat het bepaalde over de toestemming voor de verwerking van die persoonsgegevens in acht genomen wordt.

5. Richtlijn 2003/98/EG is van toepassing.

Artikel 11

Voorschriften betreffende de aansprakelijkheid

De lidstaten dragen er zorg voor dat kwesties in verband met de aansprakelijkheid ter zake van de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en diensten die zijn vervat in overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificaties, worden behandeld overeenkomstig het uniaal recht, met inbegrip van met name Richtlijn 85/374/EEG van de Raad van 25 juli 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de aansprakelijkheid voor producten met gebreken [1], en de toepasselijke nationale wetgeving.

Artikel 12

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om de in artikel 7 bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor een termijn van zeven jaar na 27 augustus 2010. De Commissie stelt uiterlijk zes maanden voor het einde van een termijn van vijf jaar na 27 augustus 2010 een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie.

2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.

3. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de voorwaarden van de artikelen 13 en 14.

Artikel 13

Intrekking van de bevoegdheidsdelegatie

1. De in artikel 7 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken.

2. De instelling die een interne procedure heeft ingeleid om na te gaan of de delegatie van bevoegdheden moet worden ingetrokken, spant zich in om de andere instelling en de Commissie daarvan binnen een redelijke termijn vóór het definitieve besluit wordt genomen in kennis te stellen, en geeft daarbij aan welke gedelegeerde bevoegdheden ingetrokken kunnen worden, alsmede de eventuele motivering daarvoor.

3. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in het besluit genoemde bevoegdheden. Het besluit wordt onmiddellijk of op een in het besluit bepaalde latere datum van kracht. Het laat de geldigheid van de reeds in werking zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

[1] PB L 210 van 7.8.1985, blz. 29.

Artikel 14

Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen

1. Het Europees Parlement of de Raad kunnen binnen twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar maken tegen een gedelegeerde handeling.

Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd.

2. Indien bij het verstrijken van deze termijn het Europees Parlement noch de Raad een bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, wordt deze in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt en treedt op de daarin vastgestelde datum in werking.

De gedelegeerde handeling kan voor het verstrijken van die termijn in het *Publicatieblad van de Europese Unie* worden bekendgemaakt en in werking treden, indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie hebben meegedeeld dat zij voornemens zijn geen bezwaar te maken.

3. Indien het Europees Parlement of de Raad tegen een gedelegeerde handeling bezwaar maakt, treedt deze niet in werking. Het bezwaar wordt met redenen omkleed.

Artikel 15

Comitologie

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Europese ITS-comité (EIC).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

Artikel 16

Europese ITS-adviesgroep

De Commissie richt een Europese ITS-adviesgroep op, die haar adviseert over de zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS in de Unie. De groep bestaat uit vertegenwoordigers op hoog niveau van belanghebbende ITS-dienstaanbieders, verenigingen van gebruikers, vervoersondernemers en infrastructuurexploitanten, fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen, lokale overheden en andere bevoegde fora.

Artikel 17

Verslaglegging

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 27 augustus 2011 bij de Commissie een verslag in over hun nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden.

2. De lidstaten verstrekken de Commissie uiterlijk op 27 augustus 2012 informatie over de voorgenomen nationale ITS-acties tijdens de daaropvolgende periode van vijf jaar.

De richtsnoeren inzake verslaglegging door de lidstaten worden overeenkomstig 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 bij de invoering van de in lid 1 bedoelde acties.

4. De Commissie brengt om de drie jaar aan het Europees Parlement en aan de Raad verslag uit over de voortgang bij de uitvoering van deze richtlijn. Dit rapport gaat vergezeld van een analyse van het functioneren en de uitvoering, ook wat betreft 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. De Commissie stelt uiterlijk op 27 februari 2011 overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure een werkprogramma vast. Het werkprogramma bevat de doelstellingen en de data voor de jaarlijkse uitvoering ervan alsmede, indien nodig, voorstellen voor de vereiste aanpassingen.

Artikel 18

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 27 februari 2012 aan deze richtlijn te voldoen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

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

Artikel 19

Inwerkingtreding

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

Artikel 20

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 7 juli 2010.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
J. BUZEK	O. CHASTEL

BIJLAGE I

PRIORITAIRE GEBIEDEN EN ACTIES

(zoals bedoeld in de artikelen 2 en 3)

— **Prioritair gebied I: Optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens**

De specificaties en normen voor een optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor prioritaire actie a)

De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van multimodale reisinformatiediensten in de gehele Unie voor ITS-gebruikers, op basis van:

— de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weg- en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheid en verkeersbeheer;

— het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie door de bevoegde overheid en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van multimodale reisinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

2. Specificaties voor prioritaire actie b)

De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van realtimeverkeersinformatie in de gehele Unie voor ITS-gebruikers, op basis van:

— de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weggegevens en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheids en verkeersbeheer;

— het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van realtimeverkeersinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

3. Specificaties voor prioritaire acties a) en b)

3.1. De omschrijving van de eisen inzake het door de bevoegde overheden en/of, in voorkomend geval, de particuliere sector verzamelen van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, met name voor vrachtwagens) en inzake het beschikbaar stellen van die gegevens aan ITS-dienstaanbieders, op basis van:

— de beschikbaarheid voor ITS-dienstaanbieders van bestaande weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes) die door de bevoegde overheden en/of de particuliere sector zijn verzameld;

— het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en de ITS-dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren door de bevoegde overheden en of, in voorkomend geval, de particuliere sector, van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes);

— het tijdig actualiseren, door de ITS-dienstaanbieders, van de ITS-diensten en -toepassingen die van deze weg- en verkeersgegevens gebruikmaken.

3.2. De omschrijving van de eisen inzake de accuratesse en het, indien mogelijk, ter beschikking stellen van weg-, verkeers- en vervoersgegevens die voor digitale kaarten worden gebruikt aan makers van digitale kaarten en desbetreffende dienstaanbieders, op basis van:

— de beschikbaarheid voor makers en dienstaanbieders van digitale kaarten, van bestaande weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor digitale kaarten;

— het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de makers van digitale kaarten en dienstaanbieders;

— het tijdig actualiseren van weg- en verkeersgegevens voor digitale kaarten door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

— het tijdig actualiseren van de digitale kaarten door makers en dienstaanbieders van digitale kaarten.

4. Specificaties voor prioritaire actie c)

De omschrijving van de minimumeisen voor het, indien mogelijk, kosteloos verstrekken aan alle gebruikers van „universele verkeersinformatie" in verband met verkeersveiligheid, evenals de minimale inhoud daarvan, op basis van:

— de vaststelling en het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersgebeurtenissen („universele verkeersboodschappen") die gratis aan ITS-gebruikers dienen te worden doorgegeven;

— de compatibiliteit en de integratie van „universele verkeersboodschappen" in ITS-diensten voor realtimeverkeersinformatie en multimodale reisinformatie.

— **Prioritair gebied II: Continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer**

De specificaties en normen voor de continuïteit en interoperabiliteit van diensten voor verkeers- en vrachtbeheer, met name op het TEN-V-netwerk, omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor andere acties

1.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het ontwikkelen van een uniale ITS-kaderarchitectuur, met een specifieke regeling voor de interoperabiliteit, continuïteit van diensten en multimodaliteitsaspecten op ITS-gebied, met inbegrip van bijvoorbeeld multimodale interoperabele kaartverkoop, waarbinnen de lidstaten en hun bevoegde instanties, in samenwerking met de particuliere sector, hun eigen ITS-architectuur voor mobiliteit op nationaal, regionaal of lokaal niveau kunnen ontwikkelen.

1.2. De omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten, met name grensoverschrijdende diensten, voor het beheer van passagiersvervoer over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van:

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

— het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeersinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden.

1.3. De omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten voor het beheer van vrachtvervoer langs vervoerscorridors heen en over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van:

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

— het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeersinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra en de verschillende belanghebbenden.

1.4. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het tot stand brengen van ITS-toepassingen (met name het volgen en traceren van vracht onderweg en voor verschillende vervoerswijzen) voor de vrachtvervoerslogistiek (eFreight), op basis van:

— de beschikbaarheid van relevante ITS-technologieën voor en het gebruik ervan door ontwikkelaars van ITS-toepassingen;

— de integratie van de resultaten van plaatsbepaling in hulpmiddelen en centra voor verkeersbeheer.

1.5. De omschrijving van de interfaces die nodig zijn om compatibiliteit en interoperabiliteit te garanderen tussen de stedelijke en de Europese ITS-architectuur, op basis van:

— de beschikbaarheid voor stedelijke controlecentra en dienstaanbieders, van gegevens over openbaar vervoer, reisplanning, vraag naar vervoer, en verkeers- en parkeergegevens;

— het faciliteren van de elektronische uitwisseling van multimodale gegevens tussen de verschillende stedelijke controlecentra en dienstaanbieders voor openbaar of privévervoer;

— de integratie van alle relevante gegevens en informatie in één architectuur.

— **Prioritair gebied III: ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging**

De specificaties en normen voor ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor prioritaire actie d)

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall, die het volgende omvat:

— de beschikbaarheid aan boord van voertuigen van de vereiste ITS-gegevens die moeten worden uitgewisseld;

— de beschikbaarheid van de nodige apparatuur in de noodoproepcentrales die de door de voertuigen uitgezonden gegevens ontvangen;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen de voertuigen en de noodoproepcentrales.

2. Specificaties voor prioritaire actie e)

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, met name op servicestations en rustplaatsen langs de weg, op basis van:

— de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen.

3. Specificaties voor prioritaire actie f)

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, op basis van:

— de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;

— het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen;

— de integratie van relevante ITS-technologieën in zowel voertuigen als parkeerfaciliteiten om de informatie betreffende beschikbare parkeerplaatsen bij te werken met het oog op reserveringen.

4. Specificaties voor andere acties

4.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn ter ondersteuning van de veiligheid van weggebruikers met betrekking tot de mens/machine-interface aan boord en het gebruik van nomadische apparaten ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoersverrichtingen, evenals de beveiliging van de communicatie in voertuigen.

4.2. De omschrijving van de nodige maatregelen om de veiligheid en het comfort van kwetsbare weggebruikers te verbeteren voor alle relevante ITS-toepassingen.

4.3. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om geavanceerde rijhulpinformatiesystemen voor bestuurders die buiten het toepassingsgebied van de Richtlijnen 2007/46/EG, 2002/24/EG en 2003/37/EG vallen, in voertuigen en weginfrastructuur te integreren.

— **Prioritair gebied IV: Koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur**

De specificaties en normen voor ITS-toepassingen voor het koppelen van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur omvatten hetgeen volgt.

1. Specificaties voor andere acties

1.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het integreren van verschillende ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen, op basis van:

— het bepalen van functionele vereisten van bestaande of geplande ITS-toepassingen;

— de omschrijving van een open architectuur waarin de functiekenmerken en interfaces worden vastgelegd die nodig zijn voor de interoperabiliteit en/of onderlinge verbinding met infrastructuursystemen en -faciliteiten;

— de „plug and play” integratie van toekomstige nieuwe of opgewaardeerde ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen;

— het gebruik van een normalisatieproces voor de goedkeuring van de architectuur en de open specificaties aan boord van voertuigen.

1.2. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het bevorderen van de ontwikkeling en implementatie van coöperatieve (voertuig-voertuig, voertuiginfrastructuur, infrastructuur-infrastructuur)-systemen, op basis van:

— het faciliteren van de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;

— de beschikbaarheid van de uit te wisselen relevante gegevens of informatie voor de respectieve partijen (voertuig of weginfrastructuur);

— het gebruik van een gestandaardiseerd berichtformaat voor de uitwisseling van gegevens of informatie tussen het voertuig en de infrastructuur;

— de omschrijving van een communicatie-infrastructuur voor uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;

— het gebruik van normalisatieprocessen voor de goedkeuring van de respectieve architecturen.

BIJLAGE II

BEGINSELEN VOOR SPECIFICATIES EN INVOERING VAN ITS

(zoals bedoeld in de artikelen 5, 6 en 8)

Het vaststellen van specificaties, het geven van normalisatieopdrachten, het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten:

a) **effectivief zijn** — een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijvoorbeeld reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, mede van kwetsbare verkeersdeelnemers);

b) **kosteneffectief zijn** — de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen optimaliseren;

c) **proportioneel zijn** — waar passend voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

d) **continuïteit van dienstverlening ondersteunen** — naadloze dienstverlening in de hele Unie — met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, en waar mogelijk aan de buitengrenzen — garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening dient te worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

e) **interoperabiliteit bieden** — ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

f) **achterwaartse compatibiliteit ondersteunen** — waar passend ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;

g) **de kenmerken van de nationale infrastructuren en netwerken in acht nemen** — rekening te houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegengesteldheid;

h) **gelijke toegang bevorderen** — de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;

i) **maturiteit ondersteunen** — na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

j) **kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden** — gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

k) **intermodaliteit vergemakkelijken** — bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

l) **samenhang in acht nemen** — rekening houden met de bestaande uniale regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.