Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2023/2661

30.11.2023

# RICHTLIJN (EU) 2023/2661 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**van 22 november 2023**

**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 Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In haar mededeling van 9 december 2020 getiteld "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (de "strategie voor duurzame en slimme mobiliteit") merkt de Commissie de invoering van intelligente vervoerssystemen ("ITS") aan als een kernactie om geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit tot stand te brengen, die bijdraagt tot de transformatie van het Europese vervoerssysteem 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 de vlaggenschipstrategie inzake de vergroening van het goederenvervoer die tot doel hebben de multimodale logistiek te bevorderen. In de strategie inzake duurzame en slimme mobiliteit werd voor 2022 ook een herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie ([3]) aangekondigd, waarbij verplichte toegankelijkheid van dynamische datasets in die verordening wordt opgenomen, en wordt beoordeeld of er behoefte is aan regelgeving inzake de rechten en plichten van aanbieders van multimodale digitale diensten, samen met een initiatief inzake ticketverkoop, met inbegrip van treinkaartverkoop. Deze richtlijn moet ervoor zorgen dat ITS-toepassingen op het gebied van wegvervoer een naadloze integratie met andere vervoerswijzen mogelijk maken, zoals met spoorvervoer of actieve mobiliteit, zodat waar mogelijk een verschuiving naar deze vervoerswijzen kan plaatsvinden, om de efficiëntie en toegankelijkheid te verbeteren.

(2) De strategie inzake duurzame en slimme mobiliteit bevestigt de doelstelling om het aantal verkeersdoden voor alle vervoerswijzen in de Unie tegen 2050 tot dichtbij nul te herleiden. Diverse acties binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad ([4]) dragen bij tot de veiligheid van weggebruikers, zoals eCall, verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten en informatiediensten inzake veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen, zoals gecertificeerd overeenkomstig Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 van de Commissie ([5]).

([1]) PB C 290 van 29.7.2022, blz. 126.
([2]) Standpunt van het Europees Parlement van 3 oktober 2023 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 23 oktober 2023.
([3]) 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 Uniebrede multimodale reisinformatiediensten (PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1).
([4]) 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).
([5]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 van de Commissie van 7 april 2022 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de vaststelling van normen voor het dienstverleningsniveau en de beveiliging van veilige en beveiligde parkeerterreinen in de EU en de procedures voor de certificering daarvan (PB L 170 van 28.6.2022, blz. 27).

(3) In haar mededeling van 11 december 2019, getiteld "De Europese Green Deal" wijst de Commissie 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 mobiliteit kunnen verbeteren, de congestie en vervuiling kunnen verminderen, met name in stedelijke gebieden, en de transitie naar schonere vervoerswijzen in de hand kunnen werken door een verschuiving naar andere vervoerswijzen (modal shift) en een beter verkeersmanagement te bevorderen. Ter ondersteuning van deze ontwikkeling kan het aangewezen zijn passende technische screeningcriteria in het kader van Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) (ook bekend als de taxonomieverordening) te overwegen om investeringen in ITS te ondersteunen.

(4) De toenemende behoefte aan een beter gebruik van gegevens om vervoersketens duurzamer, veiliger, 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 en faciliteren, vanuit een multimodaal perspectief zoals de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en de onderdelen daarvan, Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad ([7]), en het werk van het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (Digital Transport and Logistics Forum — DTLF), waarbij de regels inzake gegevensbescherming en privacy in acht moeten worden genomen.

(5) Gezien de noodzaak om het wegvervoer te digitaliseren, de verkeersveiligheid te verbeteren en de congestie te beperken, moeten de invoering en het gebruik van intelligente vervoerssystemen en -diensten voor het wegvervoer verder worden ontwikkeld op het trans-Europese vervoersnetwerk.

(6) Digitalisering en innovatie in het wegvervoer scheppen werkgelegenheid door middel van de nieuwe projecten die in de sector worden opgezet.

(7) In veel lidstaten worden in de sector van het wegvervoer reeds nationale toepassingen van intelligente vervoerssystemen en -diensten voor het vervoer ingezet. Ondanks verbeteringen sinds de vaststelling ervan in 2010 bracht de evaluatie van Richtlijn 2010/40/EU aanhoudende tekortkomingen aan het licht die leiden tot gefragmenteerde en ongecoördineerde invoering en tot gebrekkige geografische continuïteit van ITS-diensten binnen de Unie en aan de buitengrenzen.

(8) In het kader van de tenuitvoerlegging van de gedelegeerde verordeningen van de Commissie (EU) nr. 885/2013 ([8]), (EU) nr. 886/2013 ([9]), (EU) 2015/962 ([10]) en (EU) 2017/1926 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU, hebben de lidstaten nationale toegangspunten (national access points — NAP's) opgericht. De NAP's organiseren de toegang tot en het hergebruik van vervoersgerelateerde gegevens om de verlening van Uniebrede interoperabele ITS-reis- en verkeersdiensten aan eindgebruikers te ondersteunen. Deze vervoersgerelateerde gegevens moeten beschikbaar zijn in een machineleesbaar formaat voor zover daarin is voorzien in deze richtlijn. Deze NAP's vormen, samen met de eventuele regionale en lokale toegangspunten in de lidstaten, een belangrijk onderdeel van de in het kader van de Europese datastrategie opgezette gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en moeten met name worden gebruikt met het oog op de toegankelijkheid van gegevens. Door samen te werken om de toegang tot gegevens via de NAP's te vergemakkelijken, moeten de lidstaten trachten de doeltreffendheid en interoperabiliteit van en de samenwerking tussen de NAP's in de gehele Unie te verbeteren en de toegang ertoe voor gegevensgebruikers te vergemakkelijken. Hoewel in alle lidstaten NAP's worden toegepast, moet worden gezorgd voor een betere beschikbaarheid van veel gegevenstypen die van cruciaal belang worden geacht ter ondersteuning van de ontwikkeling van essentiële diensten die de eindgebruikers de nodige informatie verstrekken.

([6]) Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2020 betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088 (PB L 198 van 22.6.2020, blz. 13).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) 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 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).

([10]) 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).

(9) De lidstaten moeten intensiever samenwerken bij de toepassing van specificaties voor de invoering van ITS. De Commissie moet de samenwerking tussen de lidstaten op de prioritaire gebieden vergemakkelijken, bijvoorbeeld door richtsnoeren vast te stellen om een geharmoniseerde en tijdige invoering van ITS in de Unie te bevorderen en het delen van de in bijlage III genoemde gegevenstypen te stroomlijnen.

(10) Overeenkomstig artikel 20 van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad ([11]) moeten bepaalde statische en dynamische gegevens en diensten met betrekking tot infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op het gehele grondgebied van de Unie beschikbaar en toegankelijk zijn via een NAP om de ontwikkeling van betere informatiediensten voor eindgebruikers te ondersteunen. Die bepaling voorziet ook in de vaststelling van regels ter aanvulling van de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 van de Commissie ([12]) vastgelegde regels inzake de doorgifte en de presentatie van en kwaliteitsnormen voor gegevens.

(11) Om ITS op een gecoördineerde, effectieve en interoperabele wijze in te voeren in de gehele Unie, moeten er, naast de 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 financiële inspanningen betreft.

(12) Overeenkomstig het beginsel van technologieneutraliteit zoals neergelegd in Richtlijn (EU) 2018/1972 van het Europees Parlement en de Raad ([13]) en met name voor coöperatieve intelligente vervoerssystemen (cooperative intelligent transport systems — C-ITS), moet erop worden toegezien dat de eisen voor ITS-systemen het gebruik van een bepaald type technologie niet opleggen of bevoordelen. Indien complementaire, betrouwbare en in de praktijk geteste C-ITS-technologieën kunnen worden benut, moeten gelijktijdig bestaande toepassingen worden ondersteund en moet ervoor worden gezorgd dat de ITS-systemen interoperabel zijn.

(13) De specificaties moeten rekening houden met en voortbouwen op de ervaringen en de resultaten die reeds zijn opgedaan en bereikt op het gebied van ITS, C-ITS en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM), met name in de context van de C-ITS- en CCAM-platforms, het Europees Forum voor multimodale passagiersmobiliteit, het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek en het Europees platform voor de implementatie van eCall.

(14) 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 op basis van de nog vast te stellen specificaties voor C-ITS-diensten en moet de integratie van sterk geautomatiseerde voertuigen in nieuwe multimodale mobiliteitsdiensten bevorderen. Nieuwe technologieën, met name voor C-ITS, moeten als betrouwbare dienst worden getest in de reële omstandigheden van het wegverkeer voordat zij worden ingevoerd.

(15) C-ITS maken 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 de uitwisseling niet mag worden beperkt tot vooraf bepaalde stations. Voor de meeste diensten moeten de authenticiteit en de integriteit van C-ITS-berichten met informatie zoals positie, snelheid en richting 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 door middel van een beleid inzake het gebruik

([11]) Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1).

([12]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (PB L 122 van 25.4.2022, blz. 1).

([13]) Richtlijn (EU) 2018/1972 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 tot vaststelling van het Europees wetboek voor elektronische communicatie (PB L 321 van 17.12.2018, blz. 36).

van een publieke-sleutelinfrastructuur (public key infrastructure — PKI). Het hoogste niveau van die PKI moet de Europese vertrouwenslijst van certificaten zijn (European Certificate Trust List — ECTL), bestaande uit vermeldingen 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 rol van i) de autoriteit voor het C-ITS-certificaatbeleid bij het beheer van het certificaatbeleid en de PKI-vergunning, ii) de beheerder van de vertrouwenslijst bij het opstellen en bijwerken van de ECTL en, wat de vaste activiteiten betreft, bij de rapportage aan de autoriteit voor het C-ITS-certificaatbeleid met betrekking tot de algemene veilige werking van het C-ITS-vertrouwensmodel, en iii) het contactpunt voor C-ITS bij de verwerking van alle communicatie met beheerders van basiscertificeringsautoriteiten en de publicatie van het publieke-sleutelcertificaat van de beheerder van de vertrouwenslijst en de ECTL. De Commissie ziet er momenteel ook op toe dat de Europese basiscertificeringsautoriteit haar rol vervult. Die autoriteit kan in voorkomend geval worden gehandhaafd, bijvoorbeeld om migratieplannen te ondersteunen indien een andere basiscertificeringsautoriteit is gecompromitteerd.

(16) Met uitzondering van eCall zijn de meeste maatregelen in het kader van Richtlijn 2010/40/EU gericht op het vaststellen van specificaties ter waarborging van de interoperabiliteit en toegankelijkheid van gegevens die reeds beschikbaar zijn in digitaal machineleesbaar formaat en op de invoering van ITS-diensten; de betrokken belanghebbenden hebben echter nooit de verplichting gehad om die gegevens aan te maken en beschikbaar te stellen in dit formaat of om specifieke diensten in te voeren. Het gebruik van een aantal ITS-diensten is wijdverbreid geworden, bijvoorbeeld wegveiligheidsgerelateerde verkeersinformatiediensten die incidentdetectie mogelijk maken. Hetzelfde geldt voor het gebruik van cruciale gegevens op andere prioritaire gebieden zoals bedoeld in deze richtlijn, bijvoorbeeld 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 Raad ([14]). De verplichte verstrekking van bepaalde ITS-diensten en cruciale gegevens in machineleesbaar formaat wordt noodzakelijk geacht om zowel de continue beschikbaarheid van dergelijke gegevens als de continue verstrekking van dergelijke diensten in de gehele Unie te waarborgen. Dit houdt in dat de onderliggende informatie die in de machineleesbare gegevens moet worden weergegeven, reeds bestaat, ongeacht het formaat of het medium waarin zij wordt gepresenteerd. De onderliggende informatie bestaat bijvoorbeeld alleen wanneer de bevoegde autoriteiten een waarschuwing voor ongunstige weersomstandigheden uitbrengen voor het verkeer (bijv. op de radio of een signaleringsportaal).

Deze richtlijn bevat geen voorschriften inzake het aanmaken van specifieke verkeersinformatie (bijvoorbeeld het opstellen van verkeerscirculatieplannen), noch inzake de omstandigheden waarin een veiligheidsgerelateerde waarschuwing moet worden uitgebracht (bijvoorbeeld of bij sneeuw een waarschuwing voor bestuurders moet worden uitgebracht) of inzake de waarde van verkeersvoorschriften (bijvoorbeeld de maximumsnelheid). Dit alles blijft aan de bevoegde autoriteiten, wat inhoudt dat er in de praktijk verschillen bestaan (bijvoorbeeld dezelfde sneeuwval kan in sommige regio's leiden tot een besluit om een verkeerswaarschuwing uit te brengen en in andere niet). Daarnaast vergt het verplicht verstrekken van bepaalde ITS-diensten en van cruciale gegevens in een digitaal machineleesbaar formaat geen investeringen in de wegkantapparatuur van het netwerk om aanvullende informatie te verzamelen. De krachtens deze richtlijn te verstrekken gegevenstypen en -diensten moeten worden vastgesteld op basis van de specificaties die de Commissie heeft vastgesteld door middel van gedelegeerde handelingen tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU, met name de Gedelegeerde Verordeningen (EU) nr. 885/2013, (EU) nr. 886/2013 en (EU) 2017/1926 en (EU) 2022/670, en moeten de daarin vermelde gegevenstypen en -diensten weerspiegelen. De reeds door de Commissie vastgestelde specificaties, met inbegrip van de daarin vermelde normen, laten ruimte voor keuzen wat betreft de digitale inhoud van informatie die in een machineleesbaar formaat beschikbaar moet worden gesteld. Om voor de uitvoering in een gemeenschappelijke benadering te voorzien, kunnen voorbereidende werkzaamheden zoals de profilering van normen noodzakelijk zijn. In die gevallen moet het ITS-werkprogramma een beschrijving bevatten van de uit te voeren voorbereidende werkzaamheden en moet met dit extra werk rekening worden gehouden bij het bepalen van de toepasselijke datums voor het verstrekken van deze gegevenstypen en de daaraan gerelateerde diensten.

([14]) 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).

(17) Voor de noodzakelijke omzetting van niet-digitale informatie naar een digitaal machineleesbaar formaat is een geleidelijke en evenredige aanpak nodig. Het betreft namelijk een grote hoeveelheid informatie, en er is een groot aantal belanghebbenden bij betrokken die niet allemaal dezelfde technische capaciteit hebben. De verplichting om bepaalde gegevens in een digitaal machineleesbaar formaat te verstrekken, moet daarom in de eerste fase gelden voor informatie die na een specifieke begindatum is aangemaakt of geactualiseerd. Tijdens de tweede fase moet de verplichting ook gelden voor informatie die eerder is aangemaakt. Voor andere gegevens waarvoor de informatie snel achterhaald is, kan het volstaan alleen nieuwe of geactualiseerde informatie beschikbaar te stellen.

(18) Ter wille van de continuïteit moeten gegevenstypen en -diensten waarvan de verstrekking krachtens deze richtlijn verplicht is, binnen een concreet geografisch toepassingsgebied beschikbaar zijn. Dat toepassingsgebied moet eveneens worden bepaald op basis van een geleidelijke en evenredige aanpak. Wat gegevens over de verkeersregeling in stedelijke knooppunten betreft, moeten de lidstaten de dekking tot specifieke wegen kunnen beperken door een in deze richtlijn vastgelegde verkeersstroomdrempel toe te passen om ervoor te zorgen dat de desbetreffende verplichtingen evenredig zijn, en met name om een redelijke kosten-batenverhouding te waarborgen.

(19) Ter wille van de verkeersveiligheid worden de lidstaten aangemoedigd zo snel mogelijk gegevens beschikbaar te stellen via NAP's (bijv. snelheidsbeperkingen of dynamische gegevens voor veilige en beveiligde parkeerterreinen), ook voor delen van het wegennet die niet onder het in bijlage III bepaalde geografische toepassingsgebied vallen (bijv. autosnelwegen die niet tot het trans-Europese wegennet behoren).

(20) De studie uit 2020 "Mapping accessible transport for persons with reduced mobility" (Vervoer toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit in kaart brengen) 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. De studie toont bovendien aan dat het stellen van minimumvereisten en -normen voor informatie voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit op Unie- en lidstatelijk niveau als uiterst belangrijk moet worden beschouwd. 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 in toegankelijke formaten beschikbaar zijn voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten.

(21) Naar aanleiding van de desbetreffende verklaring in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, wordt de Commissie verzocht te overwegen welke aanpassingen in het huidige rechtskader moeten worden aangebracht om rekening te houden met de nieuwe technologieën inzake elektronische communicatie, en welke gevolgen de eventuele uitbreiding van eCall tot andere voertuigcategorieën (zoals vrachtwagens, bussen en touringcars, gemotoriseerde tweewielers en landbouwtrekkers) heeft voor de openbare alarmcentrales (public safety answering points — PSAP's) van eCall. Daarnaast wordt de Commissie verzocht om, buiten het kader van deze richtlijn, na te gaan hoe de veroudering van eCall-systemen in voertuigen met apparatuur die aan de huidige eCall-specificaties voldoet, kan worden aangepakt zodra de circuitgeschakelde communicatienetwerken (2G en 3G) wegvallen.

(22) De steeds verdergaande 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 op een veilige wijze gebruikmaken van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur om manoeuvres te orkestreren en verkeersstromen vlotter te laten verlopen, hetgeen ook bijdraagt tot duurzamer vervoer. Die communicatie tussen voertuigen en infrastructuur moet de betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en beschikbaarheid van gegevens ondersteunen. Als de integriteit van ITS-diensten in het gedrang komt, zou dit dus ernstige gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld wanneer opzettelijk onjuiste informatie in het verkeer ertoe leidt dat voertuigen manoeuvres uitvoeren die weggebruikers in gevaar brengen, en een domino-effect kunnen hebben op het vervoerssysteem van de Unie. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor situaties waarin de integriteit van ITS-diensten in het gedrang komt en een optreden op het niveau van de Unie dringend noodzakelijk is om een veilige en goede werking van het vervoerssysteem van de Unie of de verkeersveiligheid te waarborgen,

zodat tegenmaatregelen kunnen worden genomen om de oorzaken en gevolgen van die situatie aan te pakken. Die tegenmaatregelen moeten zo snel mogelijk worden genomen en moeten onmiddellijk van toepassing zijn. Niettemin moet de Commissie alles in het werk stellen om deskundigen van de lidstaten te raadplegen voordat tegenmaatregelen worden vastgesteld. Aangezien er op verschillende interventieniveaus beheerplannen voor noodsituaties kunnen bestaan om zeer uiteenlopende systeemstoringen op te lossen, mag de Commissie die tegenmaatregelen bovendien alleen vaststellen in noodsituaties waarin corrigerende maatregelen van de bevoegde nationale autoriteiten geen tijdige en doeltreffende respons bieden. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([15]). Aangezien de continuïteit van het vervoer moet worden gewaarborgd, is het passend de geldigheidsduur van dergelijke tegenmaatregelen met meer 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.

(23) Elke verwerking van persoonsgegevens uit hoofde van deze richtlijn, zoals de verwerking van locatiegegevens indien daarmee direct of indirect een persoon kan worden geïdentificeerd, moet worden uitgevoerd in overeenstemming met het Unierecht inzake de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer, zoals met name vastgelegd in Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad ([17]). Overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EU) 2016/679 moet in deze richtlijn worden gespecificeerd voor welk doel persoonsgegevens uit hoofde van deze richtlijn mogen worden verwerkt.

(24) Indien er persoonsgegevens worden verwerkt, moeten de specificaties die uit hoofde van deze richtlijn worden ontwikkeld, voorzien in adequate en passende waarborgen voor de bescherming van persoonsgegevens in overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG, onder meer met betrekking tot de maximale duur van de gegevensopslag, en de anonimisering of de pseudonimisering van gegevens. Met name moeten, onverminderd eventuele specifieke Unierechtelijke vereisten met betrekking tot het gebruik van anonieme of gepseudonimiseerde gegevens en onder voorbehoud van technische haalbaarheid, geanonimiseerde gegevens worden gebruikt wanneer het mogelijk is de nagestreefde doeleinden ook te verwezenlijken door persoonsgegevens te verwerken. In andere gevallen moet het gebruik van gepseudonimiseerde gegevens worden aangemoedigd, bijvoorbeeld via het beheersysteem van de Unie voor C-ITS-beveiligingsgegevens, teneinde de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van personen te verbeteren, in overeenstemming met het beginsel van gegevensbescherming door ontwerp. Het gebruik van persoonsgegevens die worden verkregen uit mobiliteitspatronen of gezichtsherkenning mag geen enkele vorm van sociale discriminatie tot gevolg hebben. Bovendien moeten met name waarborgen tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies, worden vastgelegd in die specificaties of in de nationale wetgeving, naargelang het geval, overeenkomstig de vereisten van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG.

(25) Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad ([18]) is van toepassing op producten waarvoor sectorale wetgeving niet voorziet in specifiekere bepalingen met hetzelfde veiligheidsdoel, en ingeval de door sectorale wetgeving opgelegde veiligheidseisen geen betrekking hebben op de aspecten en risico's of risicocategorieën die onder die richtlijn vallen (ook bekend als het "vangnet").

(26) 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

([15]) 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).

([16]) 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).

([17]) 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).

([18]) 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).

modules voor de verschillende stappen in de conformiteitsbeoordelings- en markttoezichtsprocedures, worden gebaseerd op Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad ([19]). Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad ([20]) wordt een kader vastgesteld voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en hun onderdelen of aanverwante apparatuur, en in de Verordeningen (EU) nr. 167/2013 ([21]) en (EU) nr. 168/2013 ([22]) van het Europees Parlement en de Raad worden regels vastgelegd voor de typegoedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, en landbouw- of bosbouwvoertuigen en hun onderdelen of aanverwante apparatuur. Daarom zou het een doublure zijn ook te voorzien in een 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. Dergelijke procedures moeten beperkt blijven tot wat in elk afzonderlijk geval noodzakelijk is en moeten, waar passend, gericht zijn op een systematische benadering van de regels inzake de aanwijzing van conformiteitsbeoordelingsinstanties en de toepasselijke procedures, met name met betrekking tot grensoverschrijdende toepassingen en diensten.

(27) Wanneer de invoering en het gebruik van ITS-apparatuur en -software artificiële-intelligentiesystemen omvatten, moet rekening worden gehouden met de desbetreffende bepalingen van een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie (verordening inzake artificiële intelligentie).

(28) Voor ITS-toepassingen en -diensten die een nauwkeurige en gegarandeerde 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 de ruimtevaartsector 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 Raad ([23]), voorziet in hoogwaardige, geactualiseerde en beveiligde aan de ruimte gerelateerde gegevens, informatie en diensten via de systemen Galileo, Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service) en Copernicus.

(29) 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 signaal van het wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS) in te dammen. Dit sluit het gebruik niet uit van andere beproefde mechanismen die dezelfde zekerheid bieden om de betrouwbaarheid van informatie over positie en tijd te waarborgen.

(30) De lidstaten en andere belanghebbenden, met inbegrip van andere deskundigengroepen, met name de Europese ITS-adviesgroep, 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.

([19]) 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).

([20]) 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).

([21]) 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).

([22]) 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).

([23]) 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 en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 912/2010, (EU) nr. 1285/2013 en (EU) nr. 377/2014 en Besluit nr. 541/2014/EU (PB L 170 van 12.5.2021, blz. 69).

(31) De rapportageregels moeten worden vereenvoudigd en moeten een vergelijkende analyse vergemakkelijken. Daarom moet een driejaarlijks verslag van elke lidstaat over de uitvoering van deze richtlijn en van alle gedelegeerde en uitvoeringshandelingen de verschillende bestaande rapportageverplichtingen vervangen, en moet een gemeenschappelijk model met bepaalde kernprestatie-indicatoren worden vastgesteld. Op basis van de ervaring met het gebruik van vrijwillige kernprestatie-indicatoren in de verslagen moet de Commissie bepaalde van die indicatoren kunnen selecteren om in het geharmoniseerde model te worden opgenomen.

(32) De Commissie en de lidstaten worden aangemoedigd om samenwerking met derde landen te stimuleren, in het bijzonder met kandidaat-lidstaten van de Unie en derde landen waar transitcorridors zijn gelegen die lidstaten verbinden. De Commissie wordt eveneens aangemoedigd internationale samenwerking te stimuleren.

(33) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de vaststelling en actualisering van werkprogramma's en de vaststelling van het model voor de door de lidstaten te verstrekken verslagen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(34) 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 soorten gegevens waarvan de lidstaten de beschikbaarheid 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 die alle typen weggebruikers en andere betrokkenen vertegenwoordigen, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([24]). 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.

(35) 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 de Verordeningen (EU) nr. 165/2014 ([25]), (EU) 2019/1239 ([26]), (EU) 2020/1056 en (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, en bij Richtlijnen 2007/2/EG ([27]) en (EU) 2019/520 ([28]) van het Europees Parlement en de Raad.

(36) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de gecoördineerde en coherente invoering van interoperabele ITS in de hele Unie, niet voldoende door de lidstaten en/of de particuliere sector kan worden verwezenlijkt maar, vanwege de omvang en gevolgen ervan, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

([24]) 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).

([25]) Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

([26]) 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).

([27]) 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).

([28]) 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).

(37) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ([29]) 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.

(38) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad ([30]) en heeft op 2 maart 2022 een advies uitgebracht,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Wijzigingen in Richtlijn 2010/40/EU**

Richtlijn 2010/40/EU wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 1 wordt het volgende lid ingevoegd:

"2 bis. Deze richtlijn voorziet in de beschikbaarheid van gegevens en de invoering van ITS-diensten op de in artikel 2 bedoelde prioritaire gebieden met, voor gegevens, de specifieke geografische dekking overeenkomstig bijlage III, en voor ITS-diensten, de specifieke geografische dekking overeenkomstig bijlage 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) prioritair gebied I: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;

b) prioritair gebied II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;

c) prioritair gebied III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

d) prioritair gebied IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.".

3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2 wordt vervangen door:

"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 en aldus de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;";

b) punt 4 wordt vervangen door:

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

c) punt 14 wordt vervangen door:

"14. "weggegevens": gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, alsmede over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;";

([29]) PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

([30]) 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) punt 18 wordt vervangen door:

"18. "norm": norm in de zin van artikel 2, punt 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).";

e) de volgende punten worden toegevoegd:

"19. "coöperatieve intelligente vervoerssystemen" of "C-ITS": intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze;

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

21. "beschikbaarheid van gegevens": gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;

22. "nationaal toegangspunt" of "NAP": een door een lidstaat opgezette digitale interface die één toegangspunt tot gegevens vormt, zoals gedefinieerd in de in artikel 6 bedoelde specificaties;

23. "toegankelijkheid van gegevens": gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;

24. "multimodale digitale mobiliteitsdienst": een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van 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;

25. "onderliggende informatie": informatie die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn valt en waarvan is vastgesteld dat zij relevant is voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, indien deze verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;

26. "hoofdweg": een door een lidstaat aangewezen weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden en/of regio's verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg.".

4) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 4 bis*

**Werkprogramma**

1. Uiterlijk op 21 december 2024 stelt de Commissie, na raadpleging van de bij besluit van de Commissie van 4 mei 2011 (*) ingestelde Europese ITS-adviesgroep en belanghebbenden, een uitvoeringshandeling tot vaststelling van een werkprogramma vast. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Het werkprogramma bevat ten minste de volgende elementen:

a) de jaarlijkse doelstellingen en datums voor de uitvoering ervan, waarbij wordt aangegeven voor welke werkpunten specificaties moeten worden opgesteld overeenkomstig artikel 6;

b) de gegevenstypen die de Commissie overweegt om, bij de in artikel 7, lid 1 bis, bedoelde gedelegeerde handelingen, toe te voegen aan of te schrappen uit bijlage III;

c) de voorbereidende werkzaamheden die de Commissie overeenkomstig artikel 7, lid 1, moet verrichten in samenwerking met de belanghebbenden en de lidstaten.

2. Vóór elke daaropvolgende verlenging met vijf jaar van de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 12, lid 2, gedelegeerde handelingen vast te stellen, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van een nieuw werkprogramma dat ten minste de in lid 1, punten a), b) en c), bedoelde elementen bevat. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

_____

(*) Besluit van de Commissie van 4 mei 2011 betreffende de oprichting van de Europese ITS-adviesgroep (PB C 135 van 5.5.2011, blz. 3).".

5) Artikel 5 wordt vervangen door:

"*Artikel 5*

**Toepassing van specificaties op de 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 ITS-toepassingen en -diensten 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 artikel 6 bis onverlet.

2. In voorkomend geval werken de lidstaten, ook met belanghebbenden, samen met betrekking tot de prioritaire gebieden, voor zover er voor die prioritaire gebieden geen specificaties zijn vastgesteld.

3. De lidstaten werken ook samen, bijvoorbeeld via door de Unie gesteunde coördinatieprojecten en waar nodig met belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde Unieprofielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling, beveiligde toegang en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten. Wat betreft de in de specificaties opgenomen eisen voor gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders, werken de lidstaten ook samen met betrekking tot praktijken ter beoordeling van de naleving van die eisen, tot de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving en tot aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.".

6) 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 situaties waarin de lidstaten, na kennisgeving aan de Commissie, op hun grondgebied of een gedeelte daarvan extra regels voor het aanbieden van ITS-diensten kunnen vaststellen. Deze regels vormen geen belemmering voor de interoperabiliteit.";

_____

(*) 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).";

b) lid 6 wordt vervangen door:

"6. De specificaties worden, in voorkomend geval, gebaseerd op de normen bedoeld in artikel 8.

De specificaties omvatten regels voor het vaststellen van parameters met betrekking tot kwaliteit en geschiktheid voor gebruik. 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 lidstaten kunnen een of meer instanties aanwijzen die bevoegd zijn om beoordelingen uit te voeren van de naleving van de in de specificaties opgenomen eisen, met inachtneming van eventuele specifieke daarin vastgelegde beoordelingsregels.

De specificaties stroken met de beginselen in bijlage II.";

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

"8. De Commissie stelt overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast ter vaststelling van de in dit artikel bedoelde specificaties. Die gedelegeerde handelingen bestrijken niet meer dan één prioritair gebied en worden voor elk van de prioritaire acties vastgesteld.".

7) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 6 bis*

**Beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten**

1. De lidstaten zien erop toe dat indien de onderliggende informatie reeds bestaat, gegevens beschikbaar zijn voor de geografische dekking voor elk in bijlage III vermeld gegevenstype.

De lidstaten zien erop toe dat gegevens die overeenkomen met onderliggende informatie die op of na de in de derde kolom van bijlage III vermelde datum is gecreëerd of bijgewerkt, onverwijld ter beschikking worden gesteld.

De lidstaten zien er tevens op toe dat, tenzij in bijlage III anders is bepaald, andere gegevens die overeenkomen met alle bestaande onderliggende informatie die vóór de in de vierde kolom van bijlage III vermelde datum is gecreëerd of bijgewerkt, na die datum onverwijld ter beschikking worden gesteld.

Indien in de vierde kolom van bijlage III geen datum wordt vermeld, worden de toepasselijke datums door middel van een op grond van artikel 7 vastgestelde gedelegeerde handeling bepaald.

De in dit lid vastgelegde termijnen gelden uitsluitend voor bestaande infrastructuur. Voor infrastructuur die op een latere datum is voltooid, worden deze termijnen gelijkgesteld met de datums van voltooiing.

De lidstaten zorgen ervoor dat die gegevens op dezelfde datum toegankelijk zijn via de NAP's.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de in bijlage IV gespecificeerde ITS-diensten zo spoedig mogelijk en in ieder geval uiterlijk op de respectieve, in die bijlage vastgelegde datums worden ingevoerd met de bedoelde geografische dekking.".

8) Artikel 7 wordt vervangen door:

"*Artikel 7*

**Wijzigingen in bijlage III**

1. Alvorens op grond van dit artikel gedelegeerde handelingen vast te stellen, vergewist de Commissie zich, in het kader van het periodieke raadplegingsproces, samen met door de lidstaten aangewezen deskundigen en met belanghebbenden, van de maturiteit van de beschrijvingen van de digitale inhoud van gegevenstypen die overeenkomstig artikel 6 bis beschikbaar moeten worden gesteld, en ziet zij erop toe dat de vereiste voorbereidende werkzaamheden worden afgerond.

1 bis. Na een kosten-batenanalyse en passend overleg, en rekening houdend met markt- en technologieontwikkelingen in de gehele Unie, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III door:

a) toevoeging van gegevenstypen die tot een van de in bijlage III bedoelde categorieën of subcategorieën van gegevens behoren en die zijn opgenomen in de overeenkomstig artikel 6, lid 8, vastgestelde specificaties, indien de beschikbaarheid van dergelijke gegevenstypen volgens een kosten-batenanalyse wezenlijke en duidelijk gerechtvaardigde baten en verbeteringen oplevert wat betreft de duurzaamheid, de veiligheid en beveiliging of de efficiëntie en het beheer van het vervoer, en bepaling van de toepasselijke datums;

b) indien dit duidelijk gerechtvaardigd is, verwijdering van gegevenstypen uit bijlage III;

c) bepaling van de toepasselijke datums voor de in bijlage III vermelde gegevenstypen voor gevallen waarin er per 20 december 2023 geen datums zijn bepaald.

2. De gedelegeerde handelingen die op grond van lid 1 bis van dit artikel worden vastgesteld, moeten in overeenstemming zijn met de gegevenstypen die zijn opgenomen in het meest recente werkprogramma dat overeenkomstig artikel 4 bis is vastgesteld. Die gedelegeerde handelingen hebben, in voorkomend geval, betrekking op de digitale inhoud die wordt gedefinieerd in het kader van de in lid 1 van dit artikel bedoelde voorbereidende werkzaamheden. Die gedelegeerde handelingen bestrijken ten hoogste één prioritair gebied.

3. De geografische dekking voor een gegevenstype zoals bedoeld in lid 1 bis, punten a) en c), is gelijk aan of beperkter dan die welke in bijlage III is gedefinieerd voor de categorieën of subcategorieën waartoe het gegevenstype behoort, waarbij, in voorkomend geval, een stapsgewijze aanpak wordt gevolgd.

4. De datums die worden vermeld in de in lid 1 bis, punten a) en c), bedoelde gedelegeerde handelingen, mogen:

a) wat de derde kolom van bijlage III betreft, niet eerder zijn dan twee jaar na de inwerkingtreding van de betrokken gedelegeerde handeling, waarbij, in voorkomend geval, een stapsgewijze aanpak wordt gevolgd;

b) wat de vierde kolom van bijlage III betreft, niet eerder zijn dan vier jaar na de inwerkingtreding van de betrokken gedelegeerde handeling.

Indien in bijlage III reeds een datum in de derde kolom wordt vermeld, mag de datum voor de vierde kolom:

a) niet eerder zijn dan twee jaar na de in de derde kolom vermelde datum en niet eerder dan twee jaar na de inwerkingtreding van de betrokken gedelegeerde handeling;

b) wat statische multimodale verkeersgegevens voor Uniebrede multimodale reisinformatiediensten (locatie van geïdentificeerde toegangspunten) op het gehele vervoersnetwerk van de Unie betreft, niet eerder zijn dan 31 december 2032.

Indien echter de beschikbaarheid van bestaande gegevens die overeenkomen met informatie die vóór de in de derde kolom van bijlage III vermelde datum is gecreëerd of bijgewerkt, niet noodzakelijk wordt geacht omdat de desbetreffende informatie snel achterhaald is, kan in de overeenkomstig lid 1 bis, punten a) en c), van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen in de vierde kolom van bijlage III worden vermeld dat de verplichting van artikel 6 bis, lid 1, vierde alinea, niet op dergelijke gegevens van toepassing is.

5. Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen op grond van dit artikel houdt de Commissie rekening met de vereisten van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG, met name met betrekking tot het risico van inmenging in persoonsgegevens en met de kosten en personele middelen die nodig zijn om de relevante gegevens met voldoende kwaliteit beschikbaar te kunnen stellen opdat dat die inmenging, kosten en middelen, met name die van overheidsinstanties, tot een minimum worden beperkt. De Commissie houdt ook rekening met de kosten en administratieve lasten voor particuliere exploitanten die eventueel de gegevens moeten verstrekken.”.

9) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*“Artikel 7 bis*

**Voorlopige maatregelen**

1. Onverminderd de mechanismen voor paraatheid bij en respons op incidenten, zoals die welke zijn ingesteld bij Richtlijn (EU) 2016/1148 van het Europees Parlement en de Raad (*), kan de Commissie, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, in een noodsituatie, onmiddellijk toepasbare uitvoeringshandelingen met tegenmaatregelen vaststellen om de oorzaken en gevolgen van die situatie aan te pakken, zoals de opschorting van verplichtingen binnen het toepassingsgebied van de in artikel 2 vermelde prioritaire gebieden. De Commissie stelt de lidstaten zo spoedig mogelijk in kennis wanneer zij van oordeel is dat zich een noodsituatie voordoet.

2. De Commissie kan overeenkomstig lid 1 alleen uitvoeringshandelingen vaststellen wanneer een onvoorziene noodsituatie ontstaat omdat de beschikbaarheid of integriteit van ITS-diensten, waarvoor overeenkomstig artikel 6 specificaties zijn vastgesteld, in het gedrang komt, wanneer een dergelijke situatie de veilige en goede werking van het vervoerssysteem van de Unie in gevaar kan brengen of een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid, en alleen wanneer niet kan worden verwacht dat de toepassing van het mechanisme voor een incidentenrespons of de wijziging van specificaties overeenkomstig artikel 6 een tijdige en doeltreffende respons zal waarborgen. De door de Commissie vastgestelde maatregelen zijn strikt beperkt tot het aanpakken van de oorzaken en gevolgen van dergelijke noodsituaties.

3. De vaststelling van voorlopige maatregelen overeenkomstig dit artikel doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om in een noodsituatie op te treden in aangelegenheden van nationale veiligheid of defensie die nadelige gevolgen hebben voor ITS-toepassingen en -diensten die op hun grondgebied worden ingezet.

4. De in lid 1 bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 3, bedoelde procedure vastgesteld. Die uitvoeringshandelingen hebben een geldigheidsduur van maximaal acht maanden. De Commissie brengt de lidstaten op de hoogte wanneer zij van oordeel is dat de noodsituatie is geëindigd. De Commissie trekt die uitvoeringshandelingen in wanneer de situatie is geëindigd of, indien dat eerder is, wanneer de Commissie de desbetreffende specificaties heeft gewijzigd om de situatie te verhelpen.

_____

(*) Richtlijn (EU) 2016/1148 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2016 houdende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van beveiliging van netwerk- en informatiesystemen in de Unie (PB L 194 van 19.7.2016, blz. 1).".

10) Artikel 8 wordt vervangen door:

"*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 (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad (*) 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 in bijlage II neergelegde beginselen nageleefd, alsmede de functionele bepalingen die zijn vervat in een overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificatie.

_____

(*) 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 (codificatie) (PB L 241 van 17.9.2015, blz. 1).".

11) Artikel 10 wordt vervangen door:

"*Artikel 10*

**Regels betreffende gegevensbescherming en privacy**

1. Gegevens die persoonsgegevens zijn zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 1, van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad (*), worden overeenkomstig deze richtlijn slechts verwerkt voor zover die verwerking noodzakelijk is voor de prestaties van de in bijlage I van deze richtlijn vermelde ITS-toepassingen, -diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

2. Wanneer overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificaties betrekking hebben op de verwerking van gegevens die persoonsgegevens zijn in de zin van artikel 4, punt 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. In dergelijke gevallen omvat de in artikel 6, lid 7, van deze richtlijn bedoelde effectbeoordeling een analyse van het effect van die verwerking op de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens.

3. Indien anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

4. Indien anonimisering technisch niet haalbaar is, of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, mits die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.

_____

(*) 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).".

12) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 10 bis*

**Beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens**

De door de Commissie, overeenkomstig haar bevoegdheden uit hoofde van artikel 6, lid 8, vast te stellen specificaties voor het in artikel 2, lid 1, punt d), bedoelde prioritaire gebied, hebben betrekking op het in bijlage I, punt 4.3, bedoelde beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens. In de specificaties voor dat systeem worden de taken gespecificeerd voor de volgende rollen:

a) de autoriteit voor het C-ITS-certificaatbeleid;

b) de beheerder van de C-ITS-vertrouwenslijst;

c) het C-ITS-contactpunt.

De Commissie zorgt ervoor dat de taken voor die rollen worden uitgevoerd.".

13) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De in de artikelen 6 en 7 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 20 december 2023. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.";

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 6 en 7 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.";

c) lid 6 wordt vervangen door:

"6. Een overeenkomstig artikel 6 of 7 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";

14) Artikel 15 wordt vervangen door:

"*Artikel 15*

**Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Europees 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 daarvan, van toepassing.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan 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).".

15) Artikel 17 wordt vervangen door:

"*Artikel 17*

**Verslaglegging**

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 21 maart 2025 bij de Commissie een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn en van de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, evenals over hun voornaamste nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden en tot de beschikbaarheid van in de bijlagen III en IV vermelde gegevens en diensten.

2. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van het model voor de initiële en de voortgangsverslagen, met inbegrip van een lijst van kernprestatie-indicatoren ter beoordeling van de uitvoering van deze richtlijn en van de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen. In die uitvoeringshandelingen wordt, in het licht van het evenredigheidsbeginsel en op basis van beste praktijken, onderscheid gemaakt tussen verplichte kernprestatie-indicatoren die in de verslagen moeten worden opgenomen en aanvullende indicatoren die, indien nodig, in die verslagen kunnen worden opgenomen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. Na het initiële verslag brengen de lidstaten om de drie jaar verslag uit over de vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van deze richtlijn en van de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen. De Commissie zorgt ervoor dat de uiterste datums voor de verslaglegging die zijn vastgelegd in de op grond van artikel 6 vastgestelde gedelegeerde handelingen, op die frequentie worden afgestemd.

4. Uiterlijk twaalf 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 uitvoering van deze richtlijn en van de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen. Dit verslag gaat vergezeld van een analyse van de werking en de uitvoering van de artikelen 5 tot en met 11 en artikel 16, met inbegrip van de ingezette en vereiste financiële middelen. In het verslag wordt ook beoordeeld of het noodzakelijk is deze richtlijn, waar nodig, te wijzigen.".

16) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"*Artikel 18 bis*

**Herziening**

Uiterlijk op 31 december 2028 herziet de Commissie, op basis van haar meest recente overeenkomstig artikel 17, lid 4, opgestelde verslag, de artikelen 6 bis en 7 en de bijlagen III en IV en kan zij in voorkomend geval een voorstel tot wijziging indienen. Met name kan de Commissie, op basis van de vooruitgang die is geboekt met betrekking tot de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van gegevens en bij de invoering van diensten, en rekening houdend met het toegenomen gebruik ervan via ITS-toepassingen, voorstellen de geografische dekking van bepaalde gegevenstypen en -diensten aan te passen en gegevenstypen en -diensten toe te voegen die van cruciaal belang zijn voor de verdere invoering van ITS.".

17) Bijlage I wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.

18) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.

19) De tekst in bijlage III bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage III.

20) De tekst in bijlage IV bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage IV.

*Artikel 2*

**Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 21 december 2025 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

In afwijking van de eerste alinea doen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om aan de verslagleggingsverplichting van artikel 17, lid 1, van Richtlijn 2010/40/EU te voldoen vóór de in dat artikel bedoelde uiterste termijn van het verslag.

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, 22 november 2023.

| *Voor het Europees Parlement* | *Voor de Raad* |
|---|---|
| *De voorzitter* | *De voorzitter* |
| R. METSOLA | P. NAVARRO RÍOS |

*BIJLAGE I*

*"BIJLAGE I*

PRIORITAIRE GEBIEDEN

(zoals bedoeld in artikel 2)

1. Prioritair gebied I: ITS-diensten voor informatie en mobiliteit

De specificaties en normen voor ITS-diensten op het gebied van informatie en mobiliteit voor passagiers omvatten het volgende:

1.1. Specificaties voor Uniebrede multimodale digitale mobiliteitsdiensten (met inbegrip van Uniebrede multimodale reisinformatiediensten)

De omschrijving van de noodzakelijke eisen om Uniebrede multimodale digitale mobiliteitsdiensten en soortgelijke diensten die informatie, boekings- of aankoopmogelijkheden bieden, voor meer dan één exploitant van dezelfde vervoerswijze nauwkeurig te maken en over de grenzen heen beschikbaar te stellen aan ITS-gebruikers, op basis van:

1.1.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande en accurate multimodale verkeers- en reisgegevens die worden gebruikt voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de beperkingen op het gebied van veiligheid en verkeersbeheer;

1.1.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de betrokken ITS-dienstaanbieders, met name via gestandaardiseerde interfaces;

1.1.3. de tijdige actualisering, door de bevoegde overheden en belanghebbenden, van beschikbare multimodale verkeers- en reisgegevens die worden gebruikt voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten;

1.1.4. de tijdige actualisering, door de ITS-dienstaanbieders, van multimodale reisinformatie, met inbegrip van informatie over het boeken en, in voorkomend geval, aankopen van vervoersdiensten.

1.2. Specificaties voor Uniebrede wegverkeersinformatie- en navigatiediensten (met inbegrip van Uniebrede realtimeverkeersinformatiediensten)

De omschrijving van de noodzakelijke eisen om Uniebrede wegverkeersinformatie- en navigatiediensten nauwkeurig te maken en over de grenzen heen ter beschikking te stellen aan ITS-gebruikers, op basis van:

1.2.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande en nauwkeurige weg- en verkeersgegevens, met inbegrip van realtimegegevens, die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie voor ITS-dienstaanbieders en andere belanghebbenden, en voor gebruik in digitale kaarten, onverminderd de beperkingen op het gebied van veiligheid en verkeersbeheer;

1.2.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden, belanghebbenden en de betrokken ITS-dienstaanbieders, met inbegrip van feedback over de kwaliteit van de gegevens;

1.2.3. de tijdige actualisering van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

1.2.4. de tijdige actualisering van realtimeverkeersinformatie voor weggebruikers en andere belanghebbenden door de ITS-dienstaanbieders.

1.3. Specificaties voor Uniebrede multimodale digitale mobiliteitsdiensten en wegverkeersinformatie- en navigatiediensten

1.3.1. De omschrijving van de noodzakelijke 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:

1.3.1.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid, 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;

1.3.1.2. de facilitering van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en de ITS-dienstaanbieders en andere belanghebbenden;

1.3.1.3. de tijdige actualisering door de bevoegde overheden en/of, in voorkomend geval, de particuliere sector, van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes);

1.3.1.4. de tijdige actualisering, door de ITS-dienstaanbieders, van de ITS-diensten en -toepassingen die van deze weg- en verkeersgegevens gebruikmaken.

1.3.2. De omschrijving van de noodzakelijke eisen om weg-, verkeers- en relevante reis- en multimodale infrastructuurgegevens die voor digitale kaarten worden gebruikt, nauwkeurig te maken en, indien mogelijk, ter beschikking te stellen aan makers en dienstaanbieders van digitale kaarten, op basis van:

1.3.2.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van voor digitale kaarten gebruikte bestaande weg-, verkeers- en relevante reis- en multimodale infrastructuurgegevens, met inbegrip van geïdentificeerde toegangsknooppunten, voor makers en dienstaanbieders van digitale kaarten;

1.3.2.2. de facilitering van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de particuliere makers en dienstaanbieders van digitale kaarten;

1.3.2.3. de tijdige actualisering van weg- en verkeersgegevens voor digitale kaarten door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

1.3.2.4. de tijdige actualisering van de digitale kaarten door makers en dienstaanbieders van digitale kaarten.

2. Prioritair gebied II: ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer

De specificaties en normen voor ITS-diensten op het gebied van reizen, vervoer en verkeersbeheer omvatten het volgende:

2.1. Specificaties voor geavanceerde verkeers- en incidentenbeheersdiensten

De omschrijving van de eisen die nodig zijn om verbeterde verkeers- en incidentenbeheersdiensten te ondersteunen en te harmoniseren, op basis van:

2.1.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande en nauwkeurige weg- en verkeersgegevens en gegevens over ongevallen en incidenten die nodig zijn voor verkeers- en incidentenbeheersdiensten;

2.1.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling, met inbegrip van vrachtgegevens die relevant zijn voor het verkeers- en incidentenbeheer (bijv. vervoer van gevaarlijke goederen, goederengerelateerde toegangsbeperkingen, vracht van groot formaat), tussen verkeersbeheerscentra, verkeersinformatiecentra, belanghebbenden en de betrokken ITS-dienstaanbieders, met name via gestandaardiseerde interfaces;

2.1.3. de tijdige actualisering, door de belanghebbenden, van beschikbare weg- en verkeersgegevens en gegevens over ongevallen en incidenten die nodig zijn om de verkeers- en incidentenbeheerdiensten te verbeteren;

2.1.4. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens en synergieën met andere initiatieven voor de ondersteuning van multimodaliteit, de integratie van vervoerswijzen en de facilitering van de verschuiving op het Europese vervoersnetwerk naar de meest duurzame vervoerswijzen door middel van harmonisering en facilitering van gegevensuitwisseling ([1])*.

2.2. Specificaties voor mobiliteitsbeheerdiensten

De omschrijving van de eisen die nodig zijn om de ontwikkeling van nauwkeurige mobiliteitsbeheerdiensten door openbaarvervoerautoriteiten te ondersteunen, op basis van:

2.2.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid, in een gestandaardiseerd formaat, voor de bevoegde openbare autoriteiten van bestaande, nauwkeurige weg- en multimodale reis- en verkeersgegevens die nodig zijn voor mobiliteitsbeheer, onverminderd de eisen inzake gegevensbescherming;

2.2.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de betrokken ITS-dienstaanbieders;

2.2.3. de tijdige actualisering van beschikbare wegverkeersgegevens en multimodale reis- en verkeersgegevens die nodig zijn voor mobiliteitsbeheer door de bevoegde overheden en belanghebbenden.

2.3. Uniekader voor ITS-architectuur

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het ontwikkelen van een architectuur van het ITS-kader van de EU, met een specifieke regeling voor de interoperabiliteit, continuïteit van diensten en multimodaliteits-aspecten op ITS-gebied, 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.

2.4. ITS-toepassingen en goederenlogistiek

De omschrijving van de eisen die nodig zijn om ITS-toepassingen voor goederenlogistiek te ondersteunen, met name het volgen en traceren van vracht en andere zichtbaarheidsdiensten tijdens de reis en tussen verschillende vervoerswijzen, op basis van:

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

2.4.2. de beschikbaarheid van vrachtgerelateerde gegevens die toegankelijk zijn via andere specifieke kaders voor gegevensuitwisseling ([2])*;

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

3. Prioritair gebied III: ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging

De specificaties en normen voor ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging omvatten het volgende:

3.1. Specificaties voor de interoperabele Uniebrede eCall

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

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

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

3.1.3. de facilitering van de elektronische uitwisseling van gegevens tussen de voertuigen en de noodoproep-centrales, waaronder mogelijke interactie met gegevens binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2020/1056 en met e-CMR ([3])*, bijvoorbeeld in geval van gevaarlijke goederen.

3.2. Specificaties voor informatie- en reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen

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

3.2.1. de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;

3.2.2. de facilitering van de elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerterreinen en -plaatsen, centra en voertuigen;

3.2.3. 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.

3.3. Specificaties voor verkeersgerelateerde minimale universele verkeersinformatie

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

3.3.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van nauwkeurige gegevens over veiligheidsvoorvallen en -omstandigheden die nodig zijn voor veiligheidsgerelateerde verkeersinformatiediensten en incidentbe-heersdiensten;

3.3.2. de invoering of het gebruik van de middelen om veiligheidsvoorvallen en -omstandigheden te detecteren of vast te stellen;

3.3.3. de vaststelling en het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersvoorvallen ("universele verkeersboodschappen") die kosteloos aan ITS-gebruikers moeten worden doorgegeven;

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

3.4. Specificaties voor andere acties

3.4.1. 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, waaronder mobiele telefoons, ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoersverrichtingen, evenals de beveiliging van de communicatiemiddelen in voertuigen die buiten het toepassingsgebied van Verordeningen (EU) nr. 167/2013 ([4])*, (EU) nr. 168/2013 ([5])* en (EU) 2018/858 ([6])* van het Europees Parlement en de Raad vallen.

3.4.2. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om de veiligheid en het comfort van kwetsbare weggebruikers te verbeteren voor alle relevante ITS-toepassingen die buiten het toepassingsgebied van Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858 vallen.

3.4.3. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om geavanceerde rijhulpinformatiesystemen te integreren in voertuigen en wegeninfrastructuur die buiten het toepassingsgebied van Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858 vallen.

3.4.4. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om de uitwisseling van informatie tussen dienstaanbieders van ITS-beveiligingstoepassingen, zoals verleners van steun voor het terugvinden van gestolen voertuigen of goederen, en bevoegde openbare autoriteiten te vergemakkelijken, rekening houdend met andere bestaande en zich in ontwikkeling bevindende kaders die gericht zijn op het faciliteren van gegevensuitwisseling op het gebied van mobiliteit en vervoer die buiten het toepassingsgebied van Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858 vallen.

4. Prioritair gebied IV: ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit

De specificaties en normen om voertuigen te koppelen aan de vervoersinfrastructuur, de bewustmaking te vergroten en sterk geautomatiseerde mobiliteitsdiensten mogelijk te maken, omvatten het volgende, onverminderd de specificaties en normen van Verordeningen (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013 en (EU) 2018/858:

4.1. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het bevorderen van de ontwikkeling en implementatie van coöperatieve (voertuig-voertuig, voertuig-infrastructuur, infrastructuur-infrastructuur) intelligente vervoerssystemen, met name ter ondersteuning van CCAM, op basis van:

4.1.1. de facilitering van de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuigen en infrastructuur en tussen andere weggebruikers en voertuigen en infrastructuur;

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

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

4.1.4. de omschrijving van een nauwkeurige en betrouwbare communicatie-infrastructuur voor de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuigen en infrastructuren;

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

4.2. Specificaties voor diensten

4.2.1. C-ITS-informatie- en waarschuwingsdiensten op basis van statusgegevens die vervoersgebruikers bewuster maken van toekomstige verkeerssituaties;

4.2.2. C-ITS-informatie- en waarschuwingsdiensten op basis van waarnemingen die vervoersgebruikers bewuster maken van toekomstige verkeerssituaties, met inbegrip van niet-geconnecteerde vervoersgebruikers;

4.2.3. C-ITS-diensten op basis van intenties die voertuigen in staat stellen om te gaan met complexe verkeersscenario's en die sterk geautomatiseerd rijden mogelijk maken;

4.2.4. C-ITS-infrastructuurdiensten ter ondersteuning van geautomatiseerd rijden.

4.3. Specificaties voor het beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens

4.3.1. Het certificaatbeleid voor het beheer van publieke-sleutelcertificaten voor C-ITS-diensten;

4.3.2. De vaststelling van de rol van de autoriteit voor het C-ITS-certificaatbeleid, de beheerder van de C-ITS-vertrouwenslijst en het contactpunt voor C-ITS;

4.3.3. Het beveiligingsbeleid voor het beheer van informatiebeveiliging in C-ITS.

_____

([1])* Zoals 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).

([2])* Zoals Verordening (EU) 2020/1056.

([3])* Aanvullend protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) inzake de digitale vrachtbrief.

([4])* 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).

([5])* 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).

([6])* 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).".

*BIJLAGE II*

*"BIJLAGE II*

BEGINSELEN VOOR DE SPECIFICATIES EN DE INVOERING VAN ITS

(zoals bedoeld in de artikelen 5, 6, 7 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 belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig onderstaande beginselen. Deze maatregelen moeten:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) | effectief zijn | — | een tastbare bijdrage leveren tot het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa (bijv. het terugdringen van verkeersopstoppingen, het anticiperen op noodsituaties en weersverschijnselen, het verlagen van de uitstoot, het verbeteren van de energie-efficiëntie, het bevorderen van de veiligheid en beveiliging, onder meer van kwetsbare weggebruikers); |
| b) | kosteneffectief zijn | — | de kosten-batenverhouding 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) | de continuïteit van dienstverlening ondersteunen | — | naadloze dienstverlening in de hele Unie — met name op het trans-Europese wegennet, en waar mogelijk aan de buitengrenzen — garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van de dienstverlening moet 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 systeemtoepassingen, -diensten en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen in een gestandaardiseerd formaat, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is; |
| f) | achterwaartse compatibiliteit ondersteunen | — | waar gerechtvaardigd ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met reeds bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën daardoor wordt belemmerd en met ondersteuning, voor zover nodig, van de complementariteit met of overgang naar nieuwe technologieën; |
| g) | de kenmerken van de bestaande nationale infrastructuren en netwerken in acht nemen | — | rekening 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, en met de specifieke kenmerken van de infrastructuur; |
| h) | gelijke toegang bevorderen | — | de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren; Voor zover relevant, toegankelijk zijn voor personen met een handicap, overeenkomstig de toegankelijkheidseisen van bijlage I bij Richtlijn (EU) 2019/882, indien de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap; gebruiksvriendelijk zijn voor personen met beperkte digitale kennis; |
| i) | maturiteit ondersteunen | — | na een adequate risicobeoordeling, in voorkomend geval met inbegrip van tests onder realistische omstandigheden, door fabrikanten van voertuigen en apparatuur en infrastructuuraanbieders, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie; |

| | | | |
|---|---|---|---|
| j) | zorgen voor kwaliteit van de tijds- en plaatsbepaling | — | zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van Open Service Navigation Message Authentication (authenticatie van de navigatieberichten van de open dienst van Galileo) en andere diensten van Galileo zoals de hogeprecisiedienst, als deze dienst beschikbaar wordt, en de systemen van EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service — Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie).<br>In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens, gebruikmaken van gegevens, informatie of diensten van Copernicus. Andere gegevens en diensten mogen worden gebruikt ter aanvulling van Copernicusgegevens; |
| 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 regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie *die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft* en, voor de specificaties, met het beginsel van technologieneutraliteit zoals bepaald in Richtlijn (EU) 2018/1972; |
| m) | transparantie en vertrouwen bieden | — | transparantie bieden, bijvoorbeeld door de transparantie van de klassering, onder meer van milieueffecten, te waarborgen wanneer mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.” |

*BIJLAGE III*

*"BIJLAGE III*

Lijst van gegevenstypen

| Gegevenstype | Geografische dekking | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, tweede alinea | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, derde alinea |
|---|---|---|---|
| 1. Gegevens met betrekking tot de verlening van Uniebrede wegverkeersinformatie- en navigatiediensten (zoals bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.2 en 1.3): | | | |
| 1.1. Categorie: statische en dynamische verkeersregels, voor zover van toepassing, betreffende: | | | |
| Subcategorie:<br>— toegangsvoorwaarden voor tunnels<br>— toegangsvoorwaarden voor bruggen<br>— snelheidsbeperkingen<br>— inhaalverboden voor vrachtwagens<br>— beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte | Het trans-Europese kernwegennet | 31 december 2025 | 31 december 2027 |
| | Het uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen en gedeelten van hoofdwegen met een totale jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 8 500 voertuigen, en alle wegen in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad [1] en opgenomen in die verordening, met inbegrip van de door de steden beheerde wegen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7 000 voertuigen. De lidstaat die dat besluit neemt, stelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2026 daarvan in kennis. | 31 december 2026 | 31 december 2028 |
| Subcategorie:<br>— eenrichtingswegen | Wegeninfrastructuur in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 | 31 december 2025 | 31 december 2027 |
| Subcategorie:<br>— regels voor het leveren van goederen | Wegeninfrastructuur in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 | 31 december 2026 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |

[1] Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

| Gegevenstype | Geografische dekking | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, tweede alinea | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, derde alinea |
|---|---|---|---|
| Subcategorie:<br>— rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen en gedeelten van hoofdwegen met een totale jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 8 500 voertuigen, en alle wegen in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en opgenomen in die verordening, met inbegrip van de door de steden beheerde wegen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7 000 voertuigen. De lidstaat die dat besluit neemt, stelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2026 daarvan in kennis. | 31 december 2026 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |
| Subcategorie:<br>— verkeerscirculatieplannen | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen en gedeelten van hoofdwegen met een totale jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 8 500 voertuigen, en alle wegen in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en opgenomen in die verordening, met inbegrip van de door de steden beheerde wegen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7 000 voertuigen. De lidstaat die dat besluit neemt, stelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2028 daarvan in kennis. | 31 december 2028 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |
| Subcategorie:<br>— permanente toegangsbeperkingen | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen en gedeelten van hoofdwegen met een totale jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 8 500 voertuigen, en alle wegen in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en opgenomen in die verordening, met inbegrip van de door de steden beheerde wegen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7 000 voertuigen. De lidstaat die dat besluit neemt, stelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2026 daarvan in kennis. | 31 december 2026 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |

| Gegevenstype | Geografische dekking | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, tweede alinea | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, derde alinea |
|---|---|---|---|
| Subcategorie:<br>— de afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereglementeerde verkeerszones | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen en gedeelten van hoofdwegen met een totale jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 8 500 voertuigen, en alle wegen in de steden in het centrum van elk stedelijk knooppunt zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en opgenomen in die verordening, met inbegrip van de door de steden beheerde wegen. De lidstaten kunnen ervoor kiezen de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7 000 voertuigen. De lidstaat die dat besluit neemt, stelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2026 daarvan in kennis. | 31 december 2026 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |

1.2. Soorten gegevens over de staat van het net:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Subcategorie:<br>— sluitingen van wegen<br>— sluitingen van rijstroken<br>— wegwerkzaamheden | Het trans-Europese kernwegennet | 31 december 2025 | Niet van toepassing (noot 1) |
| | Het uitgebreide trans-Europese wegennet | 31 december 2026 | Niet van toepassing (noot 1) |
| Subcategorie:<br>— tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet | 31 december 2028 | Niet van toepassing (noot 1) |

2. Gegevens met betrekking tot informatie- en reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (zoals bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.2):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Categorie: statische gegevens<br>Subcategorie:<br>— statische gegevens met betrekking tot het parkeerterrein<br>— informatie over de veiligheid en uitrusting van het parkeerterrein | Het trans-Europese kernwegennet | 31 december 2025 | 31 december 2026 |
| | Het uitgebreide trans-Europese wegennet | 31 december 2026 | 31 december 2027 |
| Categorie: dynamische gegevens<br>Subcategorie:<br>— dynamische gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, onder meer of een parkeerplaats vol of gesloten is, of hoeveel plaatsen er nog vrij zijn | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet | 31 december 2027 | Niet van toepassing (noot 1) |

| Gegevenstype | Geografische dekking | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, tweede alinea | Datum bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, derde alinea |
|---|---|---|---|
| 3. Gegevens over vastgestelde verkeersveiligheidsgerelateerde voorvallen of omstandigheden met betrekking tot minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (zoals bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.3): | | | |
| Categorie: dynamische gegevens<br>Subcategorie:<br>— tijdelijk glad wegdek<br>— dieren, mensen, obstakels en puin op de weg<br>— onbeveiligde ongevalslocatie<br>— kortstondige wegwerkzaamheden<br>— spookrijder<br>— onbeheerde wegblokkade | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet en andere snelwegen die niet tot dat net behoren | 31 december 2025 | Niet van toepassing (noot 1) |
| Subcategorie:<br>— verminderde zichtbaarheid<br>— uitzonderlijke weersomstandigheden | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet en andere snelwegen die niet tot dat net behoren | 31 december 2026 | Niet van toepassing (noot 1) |
| 4. Statische multimodale verkeersgegevens voor Uniebrede multimodale reisinformatiediensten (zoals bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.1 en 1.3): | | | |
| Categorie<br>De plaats van geïdentificeerde toegangspunten voor alle geplande vervoerswijzen, met inbegrip van informatie over de toegankelijkheid van toegangspunten en -looproutes op een overstappunt (bijv. de aanwezigheid van liften, roltrappen) | Stedelijke knooppunten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 en opgenomen in die verordening, met inbegrip van die welke door de steden worden beheerd. | 31 december 2026 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |
| | Het volledige vervoersnetwerk van de Unie | 31 december 2028 | Overeenkomstig artikel 7, lid 1 bis, punten a), b) en c), vast te stellen gedelegeerde handelingen |

NOOT 1: "Niet van toepassing: geen verplichting om de gegevens die vóór de in de derde kolom van deze bijlage vermelde datum zijn gecreëerd of geactualiseerd, ter beschikking te stellen op grond van artikel 6 bis, lid 1"."

*BIJLAGE IV*

*"BIJLAGE IV*

Lijst van ITS-diensten

| Dienst | Geografische dekking | Datum |
|---|---|---|
| Dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (SRTI), zoals bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.3 | Het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet | 31 december 2026" |