



Brussel, 23 mei 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Interinstitutioneel dossier:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	8883/22
nr. Comdoc.:	15114/21 + ADD1
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen - Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 15 december 2021 bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel ingediend 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 ("ITS-richtlijn"), dat deel uitmaakt van een pakket van vier initiatieven ter modernisering van het vervoerssysteem van de Unie en ter ondersteuning van de transitie naar schonere, groenere en slimmere mobiliteit.

2. De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 91 VWEU. De belangrijkste doelstellingen ervan zijn: a) rekening houden met de technologische vooruitgang, zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit of MaaS (Mobility as a Service)-toepassingen, en b) de beschikbaarheid, het hergebruik en de interoperabiliteit van gegevens verbeteren.
3. Met het voorstel wordt gevolg gegeven aan de in 2019 uitgevoerde evaluatie van de bestaande richtlijn, waarin de volgende problemen zijn vastgesteld: i) het gebrek aan interoperabiliteit en het gebrek aan continuïteit van toepassingen; ii) het gebrek aan overleg en doeltreffende samenwerking tussen belanghebbenden; en iii) onvoldoende beschikbaarheid van gegevens en terughoudendheid om deze te delen.
4. Om deze lacunes aan te pakken, stelt de Commissie onder meer voor het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden en de digitalisering van bepaalde multimodale informatie met betrekking tot verkeersveiligheid, verkeer en reizen op het TEN-T-netwerk¹, en vervolgens op het hele wegennet, verplicht te maken. Tegelijk zou de invoering van bepaalde essentiële ITS-diensten ook verplicht worden gemaakt.
5. Het voorstel maakt deel uit van een pakket wetgevingsinitiatieven die tot doel hebben bij te dragen tot de doelstellingen decarbonisatie, digitalisering en een grotere veerkracht van de vervoersinfrastructuur.
6. Digitalisering maakt deel uit van de Europese datastrategie van februari 2020², waarin werd aangekondigd dat negen gemeenschappelijke Europese dataruimten zouden worden gecreëerd in strategische economische sectoren en gebieden van algemeen belang, waaronder de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens. In zijn conclusies van 22 oktober 2021³ riep de Europese Raad ertoe op dat vaart zou worden gezet achter de uitvoering van de nodige maatregelen om dergelijke sectorale dataruimten tot stand te brengen.

¹ Trans-Europees vervoersnetwerk, waarvoor richtsnoeren zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 1315/2013. De herziening van deze verordening is het belangrijkste initiatief van het "pakket efficiënte en groene mobiliteit".

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. De herziening van de ITS-richtlijn, een onderdeel van deze gemeenschappelijke Europese dataruimte, draagt bij tot de ondersteuning van geavanceerde rijhulpsystemen, zoals de nieuwe voertuigsystemen in het kader van Verordening (EU) 2019/2144 (de verordening inzake algemene veiligheid)⁴. Daarnaast vormt het voorstel een aanvulling op het voorstel voor een nieuwe verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 14 juli 2021 (AFIR-verordening)⁵ wat betreft gegevens over laad- en tankpunten. De AFIR-verordening zal meer gedetailleerde specificaties mogelijk maken dan die welke in het kader van de richtlijn zijn vastgesteld, waarbij de nadruk op de technische modaliteiten zou liggen.

II. BESPREKING DOOR DE ANDERE INSTELLINGEN

8. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor het voorstel, en mevrouw Rovana Plumb (RO, S&D) als rapporteur. Het Europees Parlement zal zijn standpunt naar verwachting in een voltallige zitting rond oktober 2022 vaststellen.
9. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 23 maart 2022 advies over het voorstel uitgebracht. Het Europees Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.

III. STAND VAN ZAKEN IN DE RAAD

10. De Groep vervoer – intermodale vraagstukken en netwerken is op 10 januari 2022 begonnen met de bespreking van het voorstel en heeft haar werkzaamheden voortgezet op 17 en 24 januari, 2 en 16 februari, 7, 14 en 28 maart, 4, 11 en 28 april, en 5 en 11 mei 2022. De effectbeoordeling van de Commissie is op 17 januari 2022 in de groep besproken. Verscheidene delegaties hadden twijfels bij de evenredigheid van de door de Commissie voorgestelde aanpak en bij een aantal daaruit voortvloeiende kostenramingen. De delegaties die een voorbehoud voor parlementaire behandeling hadden gemaakt (DK, PL, SK, SE), hebben dat inmiddels ingetrokken. Verscheidene delegaties handhaven een algemeen studievoorbehoud.

⁴ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1.

⁵ Doc. ST 10877/21 + ADD 1.

11. De delegaties waren over het algemeen ingenomen met het voorstel en wensten dat de invoering van toepassingen en diensten in het kader van de ITS-richtlijn verder wordt ontwikkeld en versterkt door middel van betere samenwerking en coördinatie. De belangrijkste discussiepunten betroffen de nieuwe verplichting om bepaalde gegevens in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar te stellen; het besluitvormingsproces ter bepaling van de soorten gegevens die moeten worden verstrekt en de bijbehorende geografische dekking en timing; een beschrijving van de elementen die in de specificaties op het niveau van de Unie moeten worden opgenomen; de bevoegdheid van de Commissie om in noodsituaties voorlopige maatregelen vast te stellen; de regels voor de bescherming van persoonsgegevens en inzake privacy; de beginselen voor de specificaties en de uitrol van intelligente vervoerssystemen (ITS); en de termijn voor de omzetting van de richtlijn.
12. Op basis van besprekingen, verduidelijkingen van de Commissie en schriftelijke opmerkingen van de delegaties heeft het voorzitterschap een ontwerp-compromis opgesteld met het oog op een algemene oriëntatie in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (Vervoer) op 2 juni 2022. Ziehier de voornaamste wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie:

Beschikbaarheid van gegevens en uitrol van verplichte ITS-diensten (artikel 1, lid 2 *bis*, artikel 6 *bis*, artikel 7⁶; bijlagen III en IV)

13. In het compromis wordt het beginsel aanvaard dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat bepaalde soorten gegevens in een machineleesbaar digitaal formaat beschikbaar zijn en dat de uitrol van bepaalde ITS-diensten gewaarborgd is (artikel 1, lid 2 *bis*, artikel 6 *bis*, bijlagen III en IV).

⁶ Verwijzingen naar artikelen zijn genummerd overeenkomstig de richtlijn zoals gewijzigd bij de bepalingen van het voorstel.

14. Gezien de mogelijk grote impact op de nationale middelen drongen de delegaties er echter sterk op aan de lidstaten beter te monitoren en meer bij het besluitvormingsproces te betrekken, zowel voor de vaststelling van de initiële reikwijdte van de verplichtingen als voor de ontwikkeling ervan in de loop van de tijd. Bijgevolg legt de compromistekst van het voorzitterschap in de richtlijn de soorten gegevens en de diensten vast die onder de verplichting tot beschikbaarheid en uitrol vallen. De lijsten van de betrokken gegevens en diensten kunnen worden gewijzigd door middel van een gedelegeerde handeling (artikel 1, lid 2 *bis*, artikel 7, bijlagen III en IV). Tegelijk wordt in de compromistekst verwezen naar uitvoeringshandelingen ter bepaling van het geografische toepassingsgebied (te bestrijken netwerken) en de timing voor de uitvoering ervan (artikel 6 *bis*, overweging 12 *bis*). De tekst versterkt ook het kader voor de delegatie van bevoegdheden aan de Commissie voor de vaststelling van die gedelegeerde en uitvoeringshandelingen (artikel 6 *bis*, lid 3, en artikel 7). Daarmee blijft de ambitie behouden om de beschikbaarheid van bepaalde soorten gegevens verplicht te maken en de mogelijkheid om deze lijst door middel van gedelegeerde handelingen te actualiseren, terwijl tegelijk gezorgd wordt voor meer betrokkenheid van de lidstaten bij de aspecten die verband houden met de uitvoering van deze ambitie, namelijk het bepalen van de geografische dekking en de timing.
15. Voorts wordt in het compromis verduidelijkt dat de verplichting om bepaalde gegevens beschikbaar te stellen in een machineleesbaar digitaal formaat enkel betrekking heeft op gegevens waarvoor de overeenkomstige onderliggende informatie al bestaat, ongeacht het verslagleggingsformaat ervan.
16. De overgrote meerderheid van de delegaties vond het compromis wat betreft deze besluitvormingsstructuur voldoende evenwichtig. Sommige delegaties hebben echter twijfels geuit over het optimale forum voor de besluitvorming over de gebieden en termijnen, maar benadrukten dat het belangrijk is de ambitie betreffende het bevorderen van de ITS-diensten niet te verlagen.

17. Wat de betrokken soorten gegevens betreft, breidt de compromistekst de lijst (bijlage III) uit door bepaalde soorten gegevens toe te voegen die worden genoemd in de onlangs vastgestelde gedelegeerde verordening betreffende specificaties voor realtimeverkeersinformatiediensten⁷. Wat de presentatie van de soorten gegevens en diensten in de bijlagen III en IV betreft, is de compromistekst gebaseerd op het Commissievoorstel, maar wordt, vanwege de hiërarchie van normen en voor zover dit niet strikt noodzakelijk is, niet rechtstreeks verwezen naar de gedelegeerde handelingen waarin meer details te vinden zijn.

Definities (artikel 4)

18. In de compromistekst worden enkele definities licht aangepast ("ITS-dienst", "coöperatieve intelligente vervoerssystemen", "toegankelijkheid van de gegevens").

Werkprogramma (artikel 4 bis)

19. Gezien het belang dat wordt gehecht aan de vaststelling en de inhoud van het werkprogramma in het voorstel (artikel 17, lid 5) en de chronologische volgorde van de verschillende activiteiten, wordt in de compromistekst dit instrument voor meerjarige planning aan het begin van de regels voor de invoering van ITS-toepassingen en -diensten (nieuw artikel 4 bis) geplaatst en worden de sterke verbanden tussen dit instrument en de ontwikkeling van specificaties op het niveau van de Unie onderstreept.

⁷ PB L 122 van 25.4.2022, blz. 1.

Toepassing van specificaties en samenwerking tussen de lidstaten (artikel 5)

20. De meeste bepalingen van het voorstel die tot doel hebben de samenwerking van de lidstaten bij de invoering van ITS-toepassingen en -diensten te versterken, ook wat betreft operationele aspecten (artikel 5), worden in het compromis overgenomen. In de compromistekst worden enkele van deze elementen verduidelijkt.

Specificaties bij gedelegeerde handeling (artikel 6)

21. In het compromis zijn ook de door het voorstel aangebrachte wijzigingen aan de inhoud van de specificaties opgenomen (artikel 6). Daarnaast moeten ook parameters worden vastgesteld om de kwaliteit van de gegevens te beoordelen en moet ervoor worden gezorgd dat de lidstaten een of meer instanties kunnen aanwijzen om de naleving van de vereisten te beoordelen (punt 6 en overweging 18). In het compromis wordt ook gesteld dat elk van de gedelegeerde handelingen betrekking moet hebben op een afzonderlijk prioritair gebied.

Voorlopige maatregelen (artikel 7 bis)

22. De bevoegdheid van de Commissie om in geval van een noodsituatie als bedoeld in het voorstel (artikel 7 bis en overweging 14) onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vast te stellen, deed bij de delegaties twijfels rijzen. Zonder aan dit beginsel afbreuk te doen, worden deze bepalingen verder uitgewerkt en geregeld in de compromistekst, waarbij de nadruk ligt op de procedure, de voorwaarden waaraan moet worden voldaan en de communicatie tussen de Commissie en de lidstaten. Zonder het compromis in zijn geheel ter discussie te stellen, konden de twijfels van sommige delegaties over de noodzaak van deze bevoegdheid niet volledig worden weggenomen.

Bescherming van persoonsgegevens (artikel 10)

23. In de compromistekst wordt het artikel over de bescherming van persoonsgegevens (artikel 10) aangevuld met een bepaling over het doel van de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de richtlijn (artikel 10, lid 1). Daarnaast wordt dit artikel aangevuld met een verwijzing naar de effectbeoordeling die moet worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een gedelegeerde handeling die tot de verwerking van dergelijke gegevens zou leiden (lid 2), en met een verwijzing naar de pseudonimisering (lid 3; zie ook overweging 15).

Verslaglegging (artikel 17) en slotbepalingen

24. Het artikel over verslaglegging door de lidstaten en de Commissie (artikel 17) wordt door het compromis gehandhaafd. De datum van het eerste verslag door de lidstaten (artikel 17, lid 1) is echter uitgesteld tot 18 maanden na de inwerkingtreding (in overeenstemming met de omzettingstermijn), de bevoegdheid van de Commissie om prestatie-indicatoren vast te stellen is gewijzigd en onderworpen aan een onderzoeksprocedure (artikel 17, lid 2), en de doelstelling van vereenvoudiging van de verslaglegging wordt onderstreept (artikel 17, lid 3, en overweging 22 *a*). Eén delegatie had de voorkeur gegeven aan het vijfjaarlijks samenvallen van de verslaglegging door de lidstaten met het werkprogramma.

BIJLAGE I

25. In bijlage I bij het voorstel worden de elementen beschreven waarop de specificaties betrekking moeten hebben wat betreft prioritaire actiegebieden op het niveau van de Unie. De wijzigingen die in het compromis aan deze bijlage zijn aangebracht, zijn beperkt tot enkele verduidelijkingen.

BIJLAGE II

26. In bijlage II, waarin de beginselen worden opgesomd die van toepassing zijn op ITS-specificaties en -invoering, is de compromistekst hoofdzakelijk in overeenstemming met de door de Commissie voorgestelde wijzigingen (met betrekking tot de punten f), h), j) en m)). Deze bijlage bevat enkele verduidelijkingen met betrekking tot punten h) "gelijke toegang bevorderen", j) "zorgen voor kwaliteit van de tijds- en plaatsbepaling", en m) "transparantie en vertrouwen bieden", en wijzigt punt l) "samenhang in acht nemen" om onder de normen van de Unie die in acht moeten worden genomen, het beginsel van technologieneutraliteit in herinnering te brengen, zoals vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/1972 tot vaststelling van het Europees wetboek voor elektronische communicatie, waarnaar ook wordt verwezen in de gewijzigde overweging 8 *bis*. Over de vraag of een verwijzing naar het beginsel van "technologieneutraliteit" moet worden toegevoegd, waren meningen in de werkgroep verdeeld. In de compromistekst wordt gestreefd naar een evenwicht op basis van het voorstel, maar wordt uitdrukkelijk gewezen op het belang van dit beginsel, zoals vastgelegd in het Europees wetboek voor elektronische communicatie bij de ontwikkeling van specificaties.
27. Tijdens de vergadering van het Comité van permanente vertegenwoordigers van 18 mei 2022 hebben de lidstaten hun steun voor de compromistekst van het voorzitterschap bevestigd. Naar aanleiding van een verzoek van een groot aantal delegaties, die wezen op de administratieve problemen in verband met de omzetting van de bepalingen van de richtlijn op nationaal niveau, is de omzettingstermijn verlengd tot 24 maanden (artikel 2 van het voorstel tot wijziging van de ITS-richtlijn). Het Comité heeft ook rekening gehouden met een voorstel tot wijziging van de beschrijving van het beginsel van "achterwaartse compatibiliteit" (punt f) van bijlage II) en benadrukt dat de toepassing ervan moet worden gemotiveerd bij het opstellen van specificaties voor intelligente vervoerssystemen; twee delegaties waren geen voorstander van deze wijziging. In het compromis in de bijlage bij dit verslag is rekening gehouden met deze aanpassingen.

28. Verscheidene delegaties uitten hun bezorgdheid over de keuzes die in een later stadium moeten worden gemaakt met betrekking tot de geografische toepassingsgebieden en de data voor het beschikbaar stellen van bepaalde gegevens en diensten. Deze twijfels hebben betrekking op de noodzakelijke investeringen, de evenredigheid van de verkeersintensiteit op bepaalde weggedeelten, de administratieve coördinatie en de betrouwbaarheid van bepaalde gegevens.
29. In dit stadium van de procedure handhaaft de Commissievertegenwoordiger een procedureel voorbehoud bij alle wijzigingen van zijn voorstel. De Commissievertegenwoordiger benadrukte met name de oorspronkelijke structuur van het voorstel, waarin data en geografische gebieden zijn vastgesteld voor de terbeschikkingstelling van bepaalde soorten gegevens en de uitrol van bepaalde diensten, met de mogelijkheid om deze bij gedelegeerde handeling te wijzigen.

IV. CONCLUSIE

30. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad verzocht tot een algemene oriëntatie te komen over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, op basis van het compromis in de bijlage bij dit verslag.

Wijzigingen van de ITS-richtlijn

[...]

Overwegende hetgeen volgt:

- 1) In de *mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit*⁸ wordt de uitrol van intelligente vervoerssystemen (ITS) aangemerkt als een kernactie om geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit tot stand te brengen, welke bijdraagt tot de transformatie van het Europese vervoerssysteem die nodig is om de doelstelling van efficiënte, veilige, duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te verwezenlijken. Dit vormt een aanvulling op de acties die zijn aangekondigd in het kader van het vlaggenschipinitiatief inzake vergroening van het goederenvervoer en die tot doel hebben de multimodale logistiek te bevorderen. In de strategie werd voor 2022 ook een herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 inzake multimodale reisinformatiediensten aangekondigd, waarbij verplichte toegankelijkheid van dynamische datasets in die verordening wordt opgenomen en wordt beoordeeld of er behoefte is aan regelgeving inzake rechten en plichten van aanbieders van multimodale reisinformatiediensten, samen met een initiatief inzake ticketverkoop, met inbegrip van treinkaartverkoop.
- 2) De strategie inzake duurzame en slimme mobiliteit bevestigt de doelstelling om het aantal verkeersdoden voor alle vervoerswijzen in de Unie tegen 2050 tot quasi nul terug te brengen. Diverse acties binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad⁹ dragen bij tot de veiligheid van weggebruikers, zoals eCall, verkeersveiligheidsgerelateerde informatiediensten en veilige en beveiligde parkeerterreinen¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Zoals gecertificeerd overeenkomstig Gedelegeerde Verordening (EU).../... 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 (C(2022) 2055 (final)).

- 3) In de Europese Green Deal¹¹ wordt gewezen op de toenemende rol van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit, samen met digitale systemen voor slim verkeersbeheer, en op het streven naar ondersteuning van nieuwe duurzame vervoers- en mobiliteitsdiensten die de congestie en vervuiling kunnen verminderen, met name in stedelijke gebieden.
- 4) De toenemende behoefte aan een beter gebruik van gegevens om vervoersketens duurzamer, efficiënter en veerkrachtiger te maken, vergt versterkte coördinatie tussen het ITS-kader en andere initiatieven die tot doel hebben de gegevensuitwisseling in de sectoren mobiliteit, vervoer en logistiek te harmoniseren, vanuit een multimodaal perspectief¹².
- 5) Gezien de behoefte aan digitalisering van het wegvervoer, verbetering van de verkeersveiligheid en beperking van de congestie, moeten de uitrol en het gebruik van intelligente vervoerssystemen en -diensten voor het wegvervoer verder worden ontwikkeld op het trans-Europese vervoersnetwerk.
- 6) In veel lidstaten worden in de sector van het wegvervoer reeds nationale toepassingen van deze systemen en diensten ingezet. Ondanks verbeteringen sinds de vaststelling van Richtlijn 2010/40/EU¹³ in 2010 bracht de evaluatie aanhoudende tekortkomingen aan het licht die leiden tot gefragmenteerde en ongecoördineerde uitrol en tot gebrekkige geografische continuïteit van ITS-diensten binnen de Unie en aan de buitengrenzen.

¹¹ Mededeling van de Commissie, "De Europese Green Deal", COM(2019) 640 final.

¹² Zoals de gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en de onderdelen daarvan, Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33), en de werkzaamheden van het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (DTLF).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- 7) In het kader van de tenuitvoerlegging van gedelegeerde verordeningen van de Commissie¹⁴ tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU hebben de lidstaten nationale toegangspunten¹⁵ (NAP's) opgericht. De NAP's organiseren de toegang tot en het hergebruik van vervoersgerelateerde gegevens om de verlening van EU-brede interoperabele ITS-reis- en verkeersdiensten aan eindgebruikers te ondersteunen. Deze NAP's vormen een belangrijk onderdeel van de in het kader van de Europese datastrategie¹⁶ opgezette gemeenschappelijke Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en moeten met name worden gebruikt met het oog op de toegankelijkheid van gegevens.
- 8) Om ITS op een gecoördineerde en effectieve wijze uit te rollen in de hele Unie, moeten er, naast reeds vastgestelde specificaties, nieuwe specificaties worden ingevoerd, in voorkomend geval met inbegrip van normen, waarin verdere gedetailleerde voorschriften en procedures worden vastgelegd. Alvorens aanvullende of herziene specificaties vast te stellen, moet de Commissie beoordelen of deze in overeenstemming zijn met bepaalde in bijlage II gedefinieerde beginselen. In eerste instantie moet prioriteit worden gegeven aan de vier voornaamste gebieden voor de ontwikkeling en invoering van ITS. Bij de verdere invoering van ITS moet rekening worden gehouden met de bestaande, door afzonderlijke lidstaten aangelegde ITS-infrastructuur, zowel wat technologische vooruitgang als wat de financiële inspanningen betreft.

¹⁴ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1); Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6); Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PB L 157 van 23.6.2015, blz. 21); en Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- 8a) Er moet, overeenkomstig het beginsel van technologieneutraliteit zoals bepaald in Richtlijn (EU) 2018/1972¹⁷ en met name voor C-ITS, op worden toegezien dat de eisen voor ITS-systemen het gebruik van een bepaald type technologie niet opleggen of bevoordelen. Indien complementaire, betrouwbare en in de praktijk geteste C-ITS-technologieën kunnen worden benut, moeten gelijktijdig bestaande toepassingen worden ondersteund.
- 9) De specificaties moeten rekening houden met en voortbouwen op de ervaring en resultaten die reeds zijn opgedaan op het gebied van ITS, coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS) en coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM), met name in de context van de C-ITS-¹⁸ en CCAM-platforms¹⁹, het Europees Forum voor multimodale passagiersmobiliteit²⁰ en het Europees platform voor de implementatie van eCall²¹.
- 10) De specificaties moeten innovatie bevorderen. De toegenomen beschikbaarheid van gegevens moet bijvoorbeeld leiden tot de ontwikkeling van nieuwe ITS-diensten, en omgekeerd moet innovatie de behoeften aan toekomstige specificaties aan het licht brengen. Nieuwe technologieën, met name voor C-ITS, moeten als betrouwbare dienst worden getest in de reële omstandigheden van het wegverkeer voordat zij worden ingevoerd. Het Europees partnerschap inzake coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in het kader van Horizon Europa moet de ontwikkeling en beproeving van de volgende golf C-ITS-diensten ondersteunen, waardoor de integratie van sterk geautomatiseerde voertuigen in nieuwe multimodale mobiliteitsdiensten wordt bevorderd.

¹⁷ 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).

¹⁸ Code E03188 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

¹⁹ Code E03657 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

²⁰ Code E03826 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

²¹ Code E02481 in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie.

- 11) C-ITS maakt gebruik van technologieën die wegvoertuigen in staat stellen te communiceren met elkaar en met infrastructuur langs de weg, waaronder verkeerstekens. C-ITS-diensten zijn een categorie van ITS-diensten die gebaseerd is op een open architectuur die een "many-to-many"- of "peer-to-peer"-relatie tussen C-ITS-stations mogelijk maakt. Dit betekent dat alle C-ITS-stations beveiligde berichten met elkaar moeten uitwisselen en niet mogen worden beperkt tot de uitwisseling van berichten met vooraf bepaalde stations. Voor de meeste diensten moeten de authenticiteit en integriteit van C-ITS-berichten met informatie zoals positie, snelheid en koers worden gewaarborgd. Daarom moet één gemeenschappelijk Europees C-ITS-vertrouwensmodel worden gecreëerd om een vertrouwensrelatie tot stand te brengen tussen alle C-ITS-stations, ongeacht de gebruikte communicatietechnologieën. Dat vertrouwensmodel moet ten uitvoer worden gelegd via de vaststelling van beleid inzake het gebruik van een publieke-sleutelinfrastructuur (PKI). Het hoogste niveau van die PKI moet de Europese vertrouwenslijst van certificaten zijn, bestaande uit entries van alle betrouwbare basiscertificeringsautoriteiten in Europa. Om de goede werking van dat C-ITS-vertrouwensmodel te waarborgen, moeten bepaalde taken op centraal niveau worden uitgevoerd. De Commissie moet ervoor zorgen dat deze essentiële taken worden uitgevoerd, met name wat betreft de rollen van i) de autoriteit voor het CITS-certificeringsbeleid bij het beheer van het certificaatbeleid en de vergunning voor publieke-sleutelinfrastructuur, ii) de beheerder van de vertrouwenslijst bij het opstellen en bijwerken van de Europese vertrouwenslijst van certificaten (European Certificate Trust List – ECTL) en, wat de vaste activiteiten betreft, bij de rapportage aan de autoriteit voor het C-ITS-certificeringsbeleid 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 vervult momenteel ook de rol van een Europese basiscertificeringsautoriteit, die indien nodig kan worden gehandhaafd, bijvoorbeeld ter ondersteuning van migratieplannen ingeval een andere basiscertificeringsautoriteit is gecompromitteerd.

- 12) Met uitzondering van eCall zijn de meeste maatregelen in het kader van Richtlijn 2010/40/EU gericht op het vaststellen van specificaties voor het waarborgen van de interoperabiliteit en toegankelijkheid van gegevens die reeds beschikbaar zijn in digitaal machineleesbaar formaat en op de uitrol van ITS-diensten; deze richtlijn bevat echter geen verplichtingen voor relevante belanghebbenden om die gegevens beschikbaar te stellen in dit formaat of om specifieke diensten uit te rollen. Het gebruik van een aantal ITS-diensten is wijdverbreid geworden, bijvoorbeeld wegveiligheidsgerelateerde verkeersinformatiediensten die incidentdetectie mogelijk maken of gegevensdiensten op andere prioritaire gebieden die in deze richtlijn zijn vastgesteld, zoals verkeersregels die belangrijke diensten met betrekking tot snelheidsbeperkingen ondersteunen voor voertuigen die zijn uitgerust met intelligente snelheidsondersteuning overeenkomstig Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad²². De verplichte verstrekking van een aantal ITS-diensten en van bepaalde gegevens in machineleesbaar formaat wordt noodzakelijk geacht om zowel de continue beschikbaarheid van dergelijke gegevens als de continue verstrekking van dergelijke diensten in de hele 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. Gegevenstypes en -diensten die krachtens deze richtlijn verplicht moeten worden verstrekt, moeten worden geïdentificeerd 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) 2022/670²³, (EU) 885/2013, (EU) 886/2013 en (EU) 2017/1926 van de Commissie, en moeten de daarin vastgestelde gegevenstypen en -diensten weerspiegelen.
- 12a) In het belang van de continuïteit zullen gegevenstypes en -diensten waarvan de verstrekking krachtens deze richtlijn verplicht moet worden gesteld, binnen een concreet geografisch

²² 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).

²³ 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 de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PB L 122 van 25.4.2022, blz. 1).

toepassingsgebied beschikbaar moeten zijn. Om dat toepassingsgebied te bepalen, moet een geleidelijke en evenredige aanpak worden gevolgd, op basis van de ervaring en de resultaten die reeds zijn opgedaan en die tijdens de uitbreiding zijn verkregen.

- 13) De studie uit 2020 "Mapping accessible transport for persons with reduced mobility"²⁴ toont aan dat het gebrek aan voldoende gegevens over toegankelijkheidskenmerken op dit ogenblik betrouwbare reisplanning in de weg staat wanneer toegankelijkheidsaspecten als zoekvariabelen worden gebruikt. Om de toegankelijkheid van het vervoerssysteem verder te verbeteren en reizen voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken, moeten gegevens over toegangsknooppunten en hun toegankelijkheidskenmerken beschikbaar zijn voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten.
- 14) De steeds verdergaande integratie van ITS en geavanceerde rijkhulpsystemen of van voertuigen- en infrastructuursystemen in het algemeen impliceert dat dergelijke systemen steeds meer een beroep zullen doen op de informatie die zij elkaar verstrekken. Dit is in het bijzonder het geval voor C-ITS. De betrouwbaarheid zal toenemen naarmate het niveau van automatisering stijgt. Deze hogere automatiseringsniveaus zullen naar verwachting gebruikmaken van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur om manoeuvres te orkestreren en verkeersstromen vlotter te laten verlopen, hetgeen ook bijdraagt tot duurzamer vervoer. Als de integriteit van ITS-diensten in het gedrang komt, zou dit dus ernstige gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld wanneer opzettelijk onjuiste informatie over gevaren 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 gevaar 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 maatregelen moeten zo snel mogelijk worden genomen en moeten onmiddellijk van toepassing zijn. Niettemin moet de Commissie bij de voorbereiding van dergelijke tegenmaatregelen alles in het werk stellen om deskundigen van de lidstaten te raadplegen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees

²⁴ <https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

Parlement en de Raad²⁵. Aangezien de continuïteit van het vervoer moet worden gewaarborgd, is het passend de geldigheidsduur van dergelijke maatregelen tot langer dan zes maanden te verlengen, op basis van de mogelijkheid die wordt geboden in artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) nr. 182/2011. Dergelijke tegenmaatregelen moeten worden beëindigd zodra een alternatieve oplossing wordt toegepast of de noodsituatie is opgelost.

- 15) Elke verwerking van persoonsgegevens uit hoofde van deze richtlijn, zoals de verwerking van locatiegegevens wanneer daarmee direct of indirect een persoon kan worden geïdentificeerd, moet worden uitgevoerd in overeenstemming met het recht van de Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens en de persoonlijke levenssfeer, zoals met name vastgelegd in Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁷. 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. Wanneer er sprake is van de verwerking van persoonsgegevens, 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, de anonimisering of de pseudonimisering van gegevens. Met name moet, onverminderd eventuele specifieke vereisten in het recht van de Unie met betrekking tot het gebruik van anonieme of gepseudonimiseerde gegevens, wanneer het mogelijk is de nagestreefde doeleinden ook te verwezenlijken, anonimisering of pseudonimisering worden aangemoedigd als techniek om de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van personen te verbeteren, in overeenstemming met het beginsel van gegevensbescherming door ontwerp. 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,

²⁵ 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).

²⁶ 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).

²⁷ 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).

naargelang het geval, overeenkomstig de vereisten van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG.

- 17) Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake algemene productveiligheid²⁸ is van toepassing op producten waarvoor sectorale wetgeving niet voorziet in specifiekere bepalingen met hetzelfde veiligheidsdoel, en in het geval de door sectorale wetgeving opgelegde veiligheidseisen geen betrekking hebben op de aspecten en risico's of risicocategorieën die onder die richtlijn vallen (het zogenaamde "vangnet").
- 18) Indien een conformiteitsbeoordeling moet worden uitgevoerd, moeten de specificaties nadere bepalingen bevatten inzake de procedure om de conformiteit of de gebruiksgeschiktheid van de onderdelen te beoordelen. Met betrekking tot bepaalde ITS-diensten, en met name wat C-ITS-diensten betreft, zijn de continue naleving van bepaalde eisen en de interoperabiliteit van essentieel belang om de veiligheid en de goede werking van het systeem te waarborgen. Daarom moeten specificaties met eisen voor producten, voor zover nodig, ook procedures voor markttoezicht bevatten, met inbegrip van een vrijwaringsclausule. Die bepalingen moeten, met name wat betreft de modules voor de verschillende stappen in de conformiteitsbeoordelings- en markttoezichtsprocedures, worden gebaseerd op Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁹. Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad³⁰ stelt een kader vast voor de typegoedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en hun onderdelen of aanverwante apparatuur, en de Verordeningen (EU) nr. 167/2013³¹ en (EU) nr. 168/2013³² van het Europees Parlement en de Raad leggen regels vast 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 conformiteitsbeoordeling van apparatuur en toepassingen die binnen het toepassingsgebied

²⁸ 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).

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

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.

- 19) Wanneer de uitrol en het gebruik van ITS-apparatuur en -software artificiële-intelligentiesystemen omvat, moet rekening worden gehouden met de relevante bepalingen van de komende wet op de artificiële intelligentie³³.
- 20) Voor ITS-toepassingen en -diensten die een accurate en tijds- en plaatsbepaling vergen, moet een beroep worden gedaan op satellietinfrastructuur of een andere technologie die eenzelfde mate van precisie waarborgt. De synergieën tussen de vervoers- en ruimtevaartsectoren van de Unie moeten worden benut om het bredere gebruik te bevorderen van nieuwe technologieën die behoefte hebben aan nauwkeurige en gegarandeerde tijds- en plaatsbepalingsdiensten. Het ruimtevaartprogramma van de Unie, dat is vastgesteld bij Verordening (EU) 2021/696 van het Europees Parlement en de Raad³⁴, voorziet in hoogwaardige, geactualiseerde en beveiligde met de ruimte gerelateerde gegevens, informatie en diensten via de systemen Galileo, Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service) en Copernicus.
- 21) De verstrekking van beveiligde en betrouwbare tijds- en plaatsbepalingsdiensten is een essentieel onderdeel van de doeltreffende werking van ITS-toepassingen en -diensten. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze diensten verenigbaar zijn met het authenticatiemechanisme van het Galileo-programma, teneinde spoofingaanvallen op het GNSS-sigitaal (Global Navigation Satellite Systems) te beperken.

³³ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie (wet op de artificiële intelligentie) en tot wijziging van bepaalde wetgevingshandelingen van de Unie (COM(2021) 206 final).

³⁴ Verordening (EU) 2021/696 van het Europees Parlement en de Raad van 28 april 2021 tot vaststelling van het ruimtevaartprogramma van de Unie, tot oprichting van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma (PB L 170 van 12.5.2021, blz. 69).

- 22) De lidstaten en andere relevante belanghebbenden, met inbegrip van andere deskundigengroepen en comités van de Commissie die zich bezighouden met digitale aspecten van vervoer, moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van de werkprogramma's die in het kader van Richtlijn 2010/40/EU door de Commissie worden vastgesteld.
- 22a) De rapportageregels moeten worden vereenvoudigd en een vergelijkende analyse vergemakkelijken. Daarom moet een driejaarlijks verslag van de lidstaten over de uitvoering van de 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 ze in het geharmoniseerde model op te nemen.
- 23) 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, de vaststelling van geografische dekking en de respectieve termijnen voor de invoering door de lidstaten van verplichte soorten gegevens en ITS-diensten, 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 van het Europees Parlement en de Raad³⁵.
- 24) Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken moet de Commissie, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, de bevoegdheid krijgen om handelingen vast te stellen tot wijziging van de lijst van soorten gegevens waarvan de lidstaten de beschikbaarheid moeten garanderen en tot wijziging van de lijst van ITS-diensten waarvan de lidstaten de uitrol moeten garanderen, voor een periode van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding van deze richtlijn. Deze periode moet daarna stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur worden verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich tegen dergelijke verlenging verzet. Het is met name belangrijk dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden op passende wijze overleg pleegt, onder meer met deskundigen en belanghebbenden, en dat dat overleg plaatsvindt in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord

³⁵ 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).

van 13 april 2016 over beter wetgeven³⁶. Met name om gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.

- 25) Om een gecoördineerde aanpak te waarborgen moet de Commissie zorgen voor samenhang tussen de activiteiten van het bij deze richtlijn ingestelde comité en de comités die zijn ingesteld bij Verordeningen (EU) nr. 165/2014³⁷, (EU) 2019/1239³⁸, (EU) 2020/1056³⁹ en (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, en bij Richtlijnen 2007/2/EG⁴⁰ en (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad⁴¹.
- 26) Aangezien het doel van deze richtlijn, namelijk de gecoördineerde en coherente invoering van interoperabele intelligente vervoerssystemen in de hele Unie, niet voldoende kan worden bereikt door de lidstaten en/of de particuliere sector maar, vanwege de omvang en gevolgen daarvan, beter op Unieniveau kan worden bereikt, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidbeginsel, dat eveneens in dat artikel is vervat, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken.
- 27) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken⁴² hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun

³⁶ 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).

³⁷ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.

- 28) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad⁴³ en heeft op 2 maart 2022 een advies uitgebracht.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2010/40/EU

Richtlijn 2010/40/EU wordt als volgt gewijzigd:

- 1) in artikel 1 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:

"2 bis. Deze richtlijn voorziet in de beschikbaarheid van gegevens en de uitrol van ITS-diensten binnen de in artikel 2 bedoelde prioritaire gebieden zoals gespecificeerd in de bijlagen III en IV.";

- 2) in artikel 2 wordt lid 1 vervangen door:

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

- a) I. ITS-diensten voor informatie en mobiliteit;
- b) II. ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;
- c) III. ITS-diensten voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
- d) IV. ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.";

⁴³ 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).

3) artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

-a) 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, de efficiëntie, de duurzame mobiliteit en het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;"

a) punt 18 wordt vervangen door:

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

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

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

"19) "coöperatieve intelligente vervoerssystemen" of "C-ITS": intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en te coördineren door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen;

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

21) "beschikbaarheid van de gegevens": het bestaan van gegevens in een digitaal, machineleesbaar formaat;

22) "nationaal toegangspunt (NAP)": een door een lidstaat opgezette digitale interface die één toegangspunt tot gegevens vormt, zoals gedefinieerd in overeenkomstig artikel 6 vastgestelde specificaties;

23) "toegankelijkheid van de gegevens": de mogelijkheid om gegevens in een digitaal, machineleesbaar formaat op te vragen en te verkrijgen;

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

3a) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 4 bis

Werkprogramma⁴⁴

1. Uiterlijk [Datum van inwerkingtreding + 12 maanden] stelt de Commissie aan de hand van een uitvoeringshandeling een werkprogramma vast, na de relevante belanghebbenden te hebben geraadpleegd. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. Het werkprogramma bevat ten minste de volgende elementen:

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

b) de gegevenstypen en ITS-diensten waarvoor de Commissie gedelegeerde handelingen kan vaststellen overeenkomstig artikel 7, leden 1 en 2.

⁴⁴ Gedeeltelijk verplaatste tekst van artikel 17, lid 5, van het voorstel.

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 aan de hand van uitvoeringshandelingen een nieuw werkprogramma vast dat ten minste de in lid 1, punten a) en b), bedoelde elementen bevat. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.";

4) artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Toepassing van specificaties op de uitrol van ITS

1. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om erop toe te zien dat de overeenkomstig artikel 6 door de Commissie vastgestelde specificaties worden toegepast op de ITS-toepassingen en -diensten, wanneer deze overeenkomstig de beginselen in bijlage II worden uitgerold. Dit laat het recht van de lidstaten om zelf over de invoering van deze toepassingen en diensten op hun grondgebied te besluiten, onverlet. Dit recht doet geen afbreuk aan artikel 6 bis.

2. In voorkomend geval werken de lidstaten 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 EU gesteunde coördinatieprojecten en waar nodig met relevante belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de door de Commissie vastgestelde specificaties, zoals normen en geharmoniseerde EU-profielen, gemeenschappelijke definities, gemeenschappelijke metagegevens, gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's, gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling en gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten. Wat de in de specificaties opgenomen eisen voor gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders betreft, werken de lidstaten waar nodig ook samen aan praktijken voor de beoordeling van de naleving van die eisen en aan de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving.";

5) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 5 wordt vervangen door:

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

b) lid 6 wordt vervangen door:

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

De specificaties omvatten regels voor de vaststelling van parameters met betrekking tot kwaliteit en geschiktheid. 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 meerdere 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 beoordelingsregels die daarin kunnen worden vastgelegd.

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

c) het volgende lid 8 wordt ingevoegd:

"8. De Commissie stelt de in dit artikel bedoelde specificaties vast door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 12. Een afzonderlijke gedelegeerde handeling bestrijkt niet meer dan één prioritair gebied en wordt voor elk van de prioritaire acties vastgesteld."⁴⁵;

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

6) het volgende artikel 6 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 6 bis

Beschikbaarheid van gegevens en uitrol van ITS-diensten

1. De lidstaten zien erop toe dat voor elk in bijlage III vermeld gegevenstype waarvoor de onderliggende informatie reeds bestaat, gegevens zo vroeg mogelijk, en uiterlijk op de datum die is vastgesteld in de in lid 3 bedoelde uitvoeringshandelingen, beschikbaar zijn voor de geografische dekking van dat gegevenstype.

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 uiterlijk op de respectieve datum die is vastgesteld in de in lid 3 bedoelde uitvoeringshandelingen worden uitgerold voor de geografische dekking.

⁴⁵ NB: dit lid 8 bevat gedeeltelijk de inhoud van artikel 7, leden 1 en 2, van de huidige richtlijn.

3. De Commissie specificeert door middel van in overeenstemming met artikel 15, lid 4, vastgestelde uitvoeringshandelingen:

a) de geografische dekking van de in bijlage III vermelde gegevenstypen, en de uitvoeringstermijnen;

b) de geografische dekking van de in bijlage IV vermelde ITS-diensten en de uitvoeringstermijnen.

Bij de vaststelling van dergelijke uitvoeringshandelingen houdt de Commissie rekening met het risico van inmenging in persoonsgegevens en met de kosten en personele middelen die nodig zijn om de relevante gegevens beschikbaar te stellen en om de relevante diensten met een voldoende mate van kwaliteit te kunnen inzetten opdat die 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 en diensten moeten verstrekken. Wanneer de toevoeging van gegevenstypen of gegevensdiensten aan de bijlagen III en IV het voorwerp is geweest van een kosten-batenanalyse en een effectbeoordeling overeenkomstig artikel 7, lid 1 of 2, kan de Commissie voor haar overwegingen ook de resultaten van die analyse en effectbeoordeling gebruiken.";

7) artikel 7 wordt vervangen door:

"Artikel 7

Wijzigingen van de bijlagen III en IV

1.⁴⁶ Na een kosten-batenanalyse en een effectbeoordeling, met inbegrip van passend overleg, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen in het licht van markt- en technologieontwikkelingen in de hele Unie, teneinde de lijst van gegevenstypen in bijlage III te wijzigen door:

- a) het toevoegen of wijzigen van gegevenstypen die inherent verband houden met de in bijlage I genoemde prioritaire gebieden en die zijn opgenomen in de overeenkomstig artikel 6, lid 8, vastgestelde specificaties, wanneer de beschikbaarheid van dergelijke gegevenstypen volgens de kosten-batenanalyse en de effectbeoordeling belangrijke en duidelijk gerechtvaardigde voordelen en verbeteringen oplevert op het gebied van duurzaamheid van het vervoer, veiligheid en beveiliging van het vervoer, of efficiëntie en beheer van het vervoer, of
- b) indien dit duidelijk gerechtvaardigd is, de in bijlage III opgenomen gegevenstypen te schrappen.

Elke gedelegeerde handeling is in overeenstemming met gegevenstypen die zijn opgenomen in het meest recente werkprogramma dat overeenkomstig artikel 4 bis is vastgesteld, en bestrijkt niet meer dan één prioritair gebied.

⁴⁶ NB: het huidige lid 1 is opgenomen in artikel 6, nieuw lid 8.

2. Na een kosten-batenanalyse en een effectbeoordeling, met inbegrip van passend overleg, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen in het licht van markt- en technologieontwikkeling in de hele Unie, teneinde de lijst ITS-diensten in bijlage IV te wijzigen door:

a) het toevoegen of wijzigen van diensten die binnen het toepassingsgebied van bijlage I vallen en waarvoor overeenkomstig artikel 6, lid 8, specificaties zijn vastgesteld, wanneer de verrichting van dergelijke diensten volgens de kosten-batenanalyse en de effectbeoordeling belangrijke en duidelijk gerechtvaardigde voordelen en verbeteringen oplevert op het gebied van duurzaamheid van het vervoer, veiligheid en beveiliging van het vervoer, of efficiëntie en beheer van het vervoer, of

b) indien dit duidelijk gerechtvaardigd is, in bijlage IV opgenomen diensten te schrappen.

Elke gedelegeerde handeling is in overeenstemming met de lijst van ITS-diensten die is opgenomen in het meest recente werkprogramma dat overeenkomstig artikel 4 bis is vastgesteld, en bestrijkt niet meer dan één prioritair gebied.

3. Bij de vaststelling van gedelegeerde handelingen uit hoofde van dit artikel, houdt de Commissie terdege rekening met het risico van inmenging in persoonsgegevens en met de kosten en personele middelen die nodig zijn om de relevante gegevens beschikbaar te stellen of om de relevante diensten met een voldoende mate van kwaliteit te kunnen inzetten opdat die 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 en diensten moeten verstrekken.";

8) het volgende artikel 7 bis 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 toepasselijke 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 vastgestelde 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 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 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 8 maanden. De Commissie brengt de lidstaten op de hoogte wanneer zij van oordeel is dat de noodsituatie is geëindigd en trekt die handelingen in zodra die situatie is geëindigd of de Commissie de desbetreffende specificaties heeft gewijzigd om de situatie te verhelpen, indien dat eerder is.⁴⁷

*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) NB: te actualiseren zodra NIS2 in werking treedt (Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148, 2020/0359 (COD)).";

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

"Artikel 10

Regels betreffende gegevensbescherming en privacy

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

⁴⁷ NB: de laatste zin is verplaatst van artikel 15, lid 3.

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 dat geval omvat de in artikel 6, lid 7,⁴⁸ bedoelde effectbeoordeling een analyse van het effect van die verwerking op de bescherming van de persoonsgegevens in kwestie.

3. Indien gepast wordt het gebruik van anonieme gegevens of de pseudonimisering van gegevens aangemoedigd.

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

11) het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 10 bis

Beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens

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

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

De Commissie is verantwoordelijk voor de uitvoering van die rollen.";

⁴⁸ NB: artikel 6, lid 7, luidt: "De Commissie voert, voordat de specificaties worden vastgesteld, een effectbeoordeling met kosten-batenanalyse uit."

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

13) artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Europese ITS-comité (EIC). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011, in samenhang met artikel 5 van die verordening, van toepassing.

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).";

14) artikel 17 wordt vervangen door:

"Artikel 17

Verslaglegging⁴⁹

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [datum van inwerkingtreding + 18 maanden] een verslag in bij de Commissie over de uitvoering van deze richtlijn en van alle gedelegeerde handelingen die op basis van deze richtlijn zijn vastgesteld, evenals over hun voornaamste nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire gebieden en tot de beschikbaarheid van in Bijlage III en IV vermelde gegevens en diensten.
2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen het model vast voor het initiële verslag en het voortgangsverslag, met inbegrip van een lijst van kernprestatie-indicatoren voor de 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 dergelijke verslagen kunnen worden opgenomen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 15, lid 4, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
3. Na het eerste verslag brengen de lidstaten om de drie jaar verslag uit over de voortgang 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 termijnen voor de verslaglegging die zijn vastgelegd in de op grond van artikel 6 vastgestelde gedelegeerde handelingen, op die frequentie worden afgestemd.
4. Uiterlijk 18 maanden na elke uiterste datum voor de verslagen van de lidstaten dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de vorderingen bij de 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 tenuitvoerlegging, met inbegrip van de ingezette en benodigde financiële middelen van de artikelen 5 tot en met 11 en artikel 16, en beoordeelt zo nodig of het noodzakelijk is deze richtlijn te wijzigen.

⁴⁹ NB: de voorwaarden van het werkprogramma worden verplaatst naar het nieuwe artikel 4 bis.

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

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten laten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [datum van inwerkingtreding+ 24 maanden] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal 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.

[...]

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 EU-brede multimodale digitale mobiliteitsdiensten (met inbegrip van EU-brede multimodale reisinformatiediensten)

De omschrijving van de noodzakelijke eisen om EU-brede 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, voor ITS-dienstaanbieders, van bestaande en accurate multimodale verkeers- en reisgegevens die worden gebruikt voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten, onverminderd de eisen qua veiligheid en verkeersbeheer;
 - 1.1.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders, met name via gestandaardiseerde interfaces;
 - 1.1.3. de tijdige actualisering, door de bevoegde overheid 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 EU-brede wegverkeersinformatie- en navigatiediensten (met inbegrip van EU-brede realtimeverkeersinformatiediensten)

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

- 1.2.1. de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande en nauwkeurige weg- en verkeersgegevens, met inbegrip van realtimegegevens, die gebruikt worden voor realtimeverkeersinformatie voor ITS-dienstaanbieders en andere relevante belanghebbenden, en voor gebruik in digitale kaarten, onverminderd de beperkingen op het gebied van veiligheid en vervoersbeheer;
- 1.2.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de relevante overheden, belanghebbenden en de relevante 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 relevante belanghebbenden door de ITS-dienstaanbieders.
- 1.3. Specificaties voor EU-brede multimodale digitale mobiliteitsdiensten en wegverkeersinformatie- en navigatiediensten
 - 1.3.1. De omschrijving van de eisen inzake het door de bevoegde overheden en/of, in voorkomend geval, de particuliere sector verzamelen van weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, met name voor vrachtwagens) en inzake het beschikbaar stellen van die gegevens aan ITS-dienstaanbieders, op basis van:
 - 1.3.1.1. de beschikbaarheid voor ITS-dienstaanbieders van bestaande weg- en verkeersgegevens (te weten verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes) die door de bevoegde overheden en/of de particuliere sector zijn verzameld;
 - 1.3.1.2. de facilitering van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en de ITS-dienstaanbieders en andere relevante 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 eisen inzake de nauwkeurigheid en, indien mogelijk, terbeschikkingstelling van weg-, verkeers- en relevante reis- en multimodale infrastructuurgegevens die voor digitale kaarten worden gebruikt, aan makers en dienstverleners van digitale kaarten, op basis van:
 - 1.3.2.1. de beschikbaarheid van voor digitale kaarten gebruikte bestaande weg-, verkeers- en relevante reis- en multimodale infrastructuurgegevens, met inbegrip van geïdentificeerde toegangsknooppunten, voor makers en dienstverleners van digitale kaarten;
 - 1.3.2.2. de facilitering van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de makers en dienstverleners 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 (bv. vervoer van gevaarlijke goederen, goederengerelateerde toegangsbeperkingen, vracht van groot formaat), tussen verkeersbeheerscentra, verkeersinformatiecentra, belanghebbenden en de relevante ITS-dienstverleners, met name via gestandaardiseerde interfaces;

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

2.1.4. de beschikbaarheid 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 gegevensuitwisseling⁵⁰.

2.2. Specificaties voor mobiliteitsbeheersdiensten

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

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

⁵⁰ 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).

- 2.2.2. de facilitering van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde 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. EU-kader 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 multimodaliteitsaspecten 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 gegevensuitwisseling⁵¹;
- 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 EU-brede eCall

De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele 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;

⁵¹ Zoals Verordening (EU) 2020/1056.

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

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

- 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, in voorkomend geval, 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 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 reservaties.

- 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 incidentbeheersdiensten;
- 3.3.2. de uitrol of het gebruik van de middelen om veiligheidsvoorvallen en -omstandigheden te detecteren of te identificeren;
- 3.3.3. de vaststelling en het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersvoorvallen ("universele verkeersboodschappen") die gratis 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 ter ondersteuning van het rijden en/of de vervoersverrichtingen, evenals de beveiliging van de communicatie in voertuigen die buiten het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad⁵², Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁵³ en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁵⁴ 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 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad 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 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad vallen.
- 3.4.4. De omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om de uitwisseling van informatie tussen dienstverleners van ITS-beveiligingstoepassingen, zoals verleners van steun voor het terugvinden van gestolen voertuigen of goederen, en relevante openbare autoriteiten te vergemakkelijken, rekening houdend met andere bestaande en ontluikende kaders die gericht zijn op het faciliteren van gegevensuitwisseling op het gebied van mobiliteit en vervoer die buiten het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad vallen.

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

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 Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad:

- 4.1. de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor het bevorderen van de ontwikkeling en implementatie van coöperatieve (voertuig-voertuig, voertuiginfrastructuur, 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 communicatie-infrastructuur voor de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren en tussen voertuigen en infrastructuur;
 - 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 waarschuwingdiensten op basis van statusgegevens die vervoersgebruikers bewuster maken van toekomstige verkeerssituaties
 - 4.2.2. C-ITS-informatie- en waarschuwingdiensten 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. 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-certificeringsbeleid, 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

BIJLAGE II

BEGINSELEN VOOR DE SPECIFICATIES EN DE UITROL 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 relevante 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 (bijvoorbeeld reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, betere veiligheid en beveiliging, mede van kwetsbare verkeersdeelnemers);
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 vervoersnetwerk, en waar mogelijk aan de buitengrenzen — garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van 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 systemen en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en

			informatie en kennis kunnen delen, 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 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 wegingesteldheid;
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 2019/882, wanneer 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, 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

			<p>(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 European Geostationary Navigation Overlay Service (Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie, EGNOS).</p> <p>In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die gebruikmaken van aardobservatiegegevens gebruikmaken van gegevens, informatie of -diensten van Copernicus. Andere gegevens en diensten mogen worden gebruikt ter aanvulling van Copernicusgegevens;</p>
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, 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 te waarborgen wanneer mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.

BIJLAGE III

Lijst van gegevenstypes

1. Met betrekking tot de verlening van EU-brede wegverkeersinformatie- en navigatiediensten (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.2 en 1.3)
1.1. Statische en dynamische verkeersregels, voor zover van toepassing, betreffende de volgende gegevenstypes: <ul style="list-style-type: none">- toegangsvoorwaarden voor tunnels- toegangsvoorwaarden voor bruggen- snelheidsbeperkingen- regels voor het leveren van goederen- inhaalverboden voor vrachtwagens- rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting- beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte⁵⁵
- eenrichtingsstraten ⁵⁶
- verkeerscirculatieplannen
<ul style="list-style-type: none">- permanente toegangsbeperkingen <p>- de afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones⁵⁷</p>

⁵⁵ NB: toevoeging als gevolg van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 van de Commissie (EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten).

⁵⁶ Zie vorige voetnoot.

⁵⁷ Zie vorige voetnoot.

1.2. Gegevens over de staat van het netwerk
<p><u>Gegevenstypes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - sluitingen van wegen - sluitingen van rijstroken - wegenwerken - tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen
2. Gegevens met betrekking tot informatie- en reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.2)
<p>Gegevenstypes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - statische gegevens met betrekking tot het parkeerterrein - informatie over de veiligheid en uitrusting van het parkeerterrein - dynamische gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, onder meer of een parkeerplaats vol of gesloten is, of hoeveel plaatsen er nog vrij zijn
3. Gegevens over vastgestelde verkeersveiligheidsgerelateerde voorvallen of omstandigheden met betrekking tot minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.3)
<p>Gegevenstypes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tijdelijk glad wegdek - dieren, mensen, obstakels en puin op de weg - onbeveiligde ongevalslocatie - kortstondige wegwerkzaamheden - verminderde zichtbaarheid - spookrijder - onbeheerde wegblokkade

- uitzonderlijke weersomstandigheden
4. Statische multimodale reisgegevens voor EU-brede multimodale reisinformatiediensten (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied I, punten 1.1 en 1.3)
<p>Gegevenstypes:</p> <p>De plaats van geïdentificeerde toegangspunten voor alle geplande vervoerswijzen, met inbegrip van informatie over de toegankelijkheid van toegangspunten en -looproutes op een overstappunt (bv. de aanwezigheid van liften, roltrappen)</p>

BIJLAGE IV

Lijst van ITS-diensten

Dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (SRTI) (als bedoeld in bijlage I, prioritair gebied III, punt 3.3)
