

## ITS 指令 2010/40/EU

### [参考訳]

2017年8月18日  
明治大学法学部教授  
夏井 高人

\*\*\*

Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport (OJ L 207, 6.8.2010, p.1-13)のテキスト(英語版)に基づき、和訳を試みた。テキストは、下記の Web サイトにある EU 官報(Official Journal of the European Union)から入手した。

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040&qid=1502854866215&from=EN>

[2017年8月16日確認]

指令 2010/40/EU は、前文、条文及び別紙の3つの部分で構成されている。この参考訳においては、前文、条文及び別紙の全文を訳すことにした。

この参考訳においては、原則として直訳とした。情報処理関連用語に関しては、標準的な訳語に従った。直訳のままでは日本語として意味の通らない部分や非常にわかりにくい部分に関しては、やむを得ず意識とした。

ただし、意識の語彙上の選択基準は、個々の法令の制定趣旨や当該法令の起草者の個人的趣味や歴史的変遷等を反映せざるを得ない部分があるので、個々の法令により一定せず、常に個別的なケースバイケースの検討が求められる。それゆえ、一般の英語教育上の慣例や翻訳家の慣例とは異なる訳となっている部分がある。

この参考訳は、あくまでも指令 2010/40/EU の私的な和訳であり、関連分野の研究者のための参考として提供するものである。確定訳ではなく、現時点における検討結果の一部を示すものであるため、今後、必要に応じて改訂・修正が加えられる可能性がある。誤記等があるときは、随時、法と情報雑誌上においてその正誤を公表する。

この参考訳に訳注はない。脚注は、全て原注である。

前文中にある EU の eSafety に関する情報は、下記のサイトで入手することができる。

[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/esave/ec\\_initiatives\\_on\\_esafety\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/ec_initiatives_on_esafety_en)

[2017年8月16日確認]

第3条にあるeCallに関する情報は、下記のサイトで入手することができる。

[https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/ecall\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en)

[2017年8月16日確認]

指令2010/40/EUの第11条は、ITSのアプリケーション及びサービスについて、理事会決定85/374/EEC(OJ L 210, 7.8.1985, p.29)が適用され、その開発者や運用者が製造物責任としての損害賠償責任を負うことがあることを定めている。同条が存在しなくても、法解釈上、各構成国の民法（損害賠償法）及び製造物責任が適用されると解釈され得ると考えられるが、この指令2010/40/EUの第11条は、法解釈論上の疑義を消滅させるための解釈条項ないし注意規定であると理解することができる。

日本国においては、現時点においても、コンピュータシステム内のソフトウェアをシステムとは分離して考察し、それが動産ではないことを理由に製造物責任法の適用を否定しようとする詭弁の一種が存在する。しかし、それが単なる詭弁に過ぎないことは、そのようなシステムにおいては、物体である装置と切り離されたソフトウェアのみでは社会的にも経済的にも全く意味をもたないという簡単な道理によって理解することができる。システムにおいては、動産である装置と動産ではないソフトウェアとが一体化しており、それら全体を1個の製造物として認識・理解すべきである。

指令2010/40/EUの第11条は、このような理解がごく普通の平均的な理解であることの1つの重要な証左である。

そして、今後、自動走行自動車の開発が進み、道路交通システムとそれによって管制される道路上を走行する自動走行自動車とを全体として1個のシステムの構成要素であると理解すべき必要性が高まると予想され、そのような場合においても、この指令2010/40/EUの第11条は、法解釈及び適用の上での重要な示唆を与えるものとなるであろう。自動走行自動車は、それだけを道路システムと切り離された単体として考察することが許されず、まして、自動走行自動車内に装備されたユニット内のソフトウェアや当該自動走行自動車と無線通信により機能するクラウド上のソフトウェア等を別個のものとして個別的に考察することも詭弁の一種である。これらは、全体として1個のシステムの構成要素となっていると理解するのが正しい。

日本国の製造物責任法は、その第4条により立証責任の転換を認めている点において、また、第2条により過失の証明のために欠陥の証明で代用できることを定めている点において民法の特則であり、損害賠償責任それ自体は民法第709条から生ずるものであるので、上記のような意味における全体として1個のシステムの開発・運用に関与する事業者等は、全体としてのシステムとは関連性が全くない完全に独立した原因によって当該事故が発生したことを（製造物責任法第4条の適用または類推適用により、本証として）証明しない限り、民法第709条及び第719条に基づき、連帯して、全損害について損害賠償責任を負うものと解すべきである。

指令 2010/40/EU の第 12 条第 1 項にある報告書 (COM(2014) 642 final) は、2014 年 10 月 21 日に提出された。この報告書は、下記のサイトで入手することができる。

<http://europeanmemoranda.cabinetoffice.gov.uk/files/2014/11/14607-141.pdf>  
[2017 年 8 月 17 日確認]

(この参考訳を作成する際に考慮した事項)

「Intelligent Transport Systems (ITS)」の「Intelligent」は、「諜報機関」という意味ではない。ここでは、高度な自動処理を実行することのできる情報システムであることを指すためにこの語が用いられている。そこで、月並みではあるが、この参考訳においては、「Intelligent Transport Systems」を「高度交通システム」と訳すことにした。

「environmental performance」は、「環境業績」と訳されることがあり、中国語では「環境保護業績」と訳され、「Environmental Performance Index (EPI)」という指数によってその達成度が示される。この参考訳では、最も普通に用いられている訳語に従い、「environmental performance」を「環境パフォーマンス」と訳すことにした。

EU における「social partners」は、一般的な意味での社会活動団体を指すものではなく、労働者と使用者との間の一定の合意に基づいて同一の目的を達成するために組織される団体のことを意味する。それゆえ、る「social partners」は、単純な労働組合でもない。

日本国においては、そのような制度が存在しないか、または、少なくとも社会内において、一定の法制度に基づく公式の立場において発言することがないので、その概念それ自体が未成熟であると言える。一般に、政治的なイデオロギー対立が生じやすい労使関係、または、独裁的な経営者が絶対服従的な関係を強いることのある古代的な労使環境ないし氏族制的な労使環境の下においては、「social partners」が成立する社会的基盤が全く存在しないと考えることもできる。それゆえ、日本国の法制度上においては、「social partners」の適切な訳語が存在しない。独立行政法人労働政策研究・研修機構においても、「social partners」を示すために、単純にカタカナ表記を用いている。

そこで、この参考訳においては、「social partners」を「ソーシャルパートナー」とカタカナ表記することで対応することにした。

「nomadic device」とは、車両内に装備された無線通信機器または車両内で使用することのできる無線通信機器のことを意味する。「nomadic」は、本来は、「遊牧民の」という意味をもつが、一般に、遊牧民(ノマド)が一定の場所に定住しないで移動し続ける生活様式をもっていることから転じて、移動体である通信機器類のことを指すようになった。それゆえ、日本語の語彙の中で最も近いものは、「移動体通信機器」になると思われる。この参考訳では、「nomadic device」を「ノマディック機器」とカタカナ表記とすることにした。

「delegated acts」は、EU 法の分野では、一般に、「委任行為」と訳されている。しかし、EU 法

における「delegated acts」は、諸条約の条項に基づき、所定の手続に従って欧州委員会が委任を受けた事項(受任事項)に該当する措置を採択することを意味し、その受任事項及びそれに該当する措置の採択・実施を公法人としてのEUの機関である欧州委員会の活動という側面から「行為(acts)」と表現しているのである。

ところが、日本語としての「委任行為」とは、「委任を行う行為」を意味し、通常、「委任を受ける行為」または「委任を受けた事項(受任事項)」のことを意味しないので、誤解を招くという意味で不適切である。

そこで、この参考訳では、日本語としての誤解を避けるため、「delegated acts」を「委任された行為」と訳すことにした。

「mode」は「態様」または「種別」を意味する。例えば、道路交通という態様(モード)、海上交通という態様(モード)、鉄道交通という態様(モード)は、相互に異なる態様(モード)として扱われている。「マルチモーダル(multimodal)」は、異なる態様の複数の交通手段を順次利用する場合において、1回の電子的処理または1個の電子的な仕組みだけでシームレスにそれらの異なる態様の交通手段を順次利用できることを意味する。例えば、無線通信可能なクレジットカード連動型の識別カード等を用いて、自動車の走行を停止させることなく、異なる構成国の国境を通過し、自動車を運搬可能なフェリーにそのまま乗船して海上や河川を移動するような場合を想定することができる。

この参考訳では、「mode」を「態様」と訳すことにしたが、「multi-modal」及び「inter-modal」は、適切な訳語を見出し難いので、そのまま「マルチモーダル」及び「インターモーダル」とカタカナ表記することにした。

#### (訳出済みの関連法令等及び参考文献)

規則(EU)2016/399(シェンゲンボーダーコード)の参考訳は、法と情報雑誌2巻7号1～82頁にある。VIS規則(EC)No767/2008の参考訳は、法と情報雑誌2巻5号1～59頁にある。PNR指令(EU)2016/681の参考訳は、法と情報雑誌2巻3号119～155頁にある。API指令2004/82/ECの参考訳は、法と情報雑誌2巻5号60～70頁にある。

規則(EU)2016/679(一般データ保護規則)の参考訳・改訂版は、法と情報雑誌2巻5号188～331頁にある。

個人データ保護指令95/46/EC参考訳・改訂版は、法と情報雑誌2巻5号332～365頁にある。指令2002/58/ECの参考訳・改訂版は、法と情報雑誌2巻5号158～187頁にある。指令2002/58/ECの改正案の参考訳は、法と情報雑誌2巻5号195～248頁にある。

ロボット法の制定を求める欧州議会決議の参考訳は、法と情報雑誌2巻5号438～492頁にある。

この参考訳を作成するに際しては、上記各参考訳の冒頭に掲記した文献等を参考にした。

\*\*\*

## 道路交通の分野における高度交通システム及び

### 他の態様の交通とのインタフェイスのための枠組みに関する

#### 欧州議会及び理事会の2010年7月7日の指令2010/40/EU

欧州議会及び欧州連合の理事会は、  
欧州連合の機能に関する条約、及び、とりわけ、その第91条に鑑み、  
欧州委員会からの提案に鑑み、  
欧州社会経済委員会の意見書に鑑み<sup>1</sup>、  
地域委員会との協議をもち、  
通常の立法手続に従って審議し<sup>2</sup>、  
以下のとおりであるので、この指令を採択する。

- (1) 欧州経済の発展及び市民の移動性の需要に伴う欧州連合内における道路交通量の増加は、道路基盤の混雑の増加、エネルギー消費の増大の主要な要因であり、そして、環境問題及び社会問題の発生源である。
- (2) そのような大きな検討課題への対応は、在来の手段、就中、既存の道路基盤の拡大に限定され得ない。技術革新は、欧州連合のための適切な解決策の発見において大きな役割を果たすべきである。
- (3) 高度交通システム (ITS) は、そのような目的の知識を人間が習得することを要しないで、異なる態様の交通管理と関連する革新的なサービスを提供し、様々な利用者に対してより良く情報提供をすることができ、かつ、より安全で、より統合され、「よりスマートに」交通網を利用できるようにするための先進のアプリケーションである。
- (4) ITS は、交通システムを計画し、設計し、運用し、維持し、そして、管理するために、通信技術、電子技術及び情報技術と交通工学とを統合する。道路交通部門及びその部門と他の態様の交通部門とのインタフェイスに情報技術及び通信技術を適用することは、環境パフォーマンス、エネルギー効率を含め、効率性、危険物の輸送を含め、道路交通の安全性及び防護、公共の安全、旅客運送及び貨物運送の移動性の向上に大きく貢献し、それと同時に、域内市場の活性化、並びに、競争力及び雇用のレベルの向上に大きく貢献するものとなるであろう。しかしながら、ITS アプリケーションは、国家安全保障と関連する事柄、または、国防上の利益のために必要な事柄を妨げてはならない。
- (5) 道路交通以外の態様の交通への情報技術及び通信技術の適用の分野における発展は、とりわけ、道路交通とそれ以外の態様の交通との間のより高いレベルの統合を確保す

<sup>1</sup> OJ C 277, 17.11.2009, p.85.

<sup>2</sup> 欧州議会の2009年4月23日付意見書（官報未登載）、理事会の2010年5月10日付意見書（官報未登載）、欧州議会の2010年7月6日付意見書（官報未登載）

るという観点から、今や、道路交通部門における発展の中に反映されなければならない。

- (6) 幾つかの構成国においては、これらの技術の国内アプリケーションが、道路交通部門の中で既に配備されている。しかしながら、そのような発展は、いまだに断片化されたもので、統合されておらず、欧州連合全域を通じた ITS サービス及び欧州連合の対外国境における ITS サービスの地理的な連続性を提供することができない。
- (7) 全体としての欧州連合内で ITS の統一的で効果的な配備を確保するためには、それが適切なきは、技術標準を含め、より詳細に内容及び手順を定める仕様が導入されなければならない。仕様の採択の前に、欧州委員会は、その仕様が、別紙 II に定める一定の定義された基本原則を遵守することを評価しなければならない。最初の段階において、ITS の開発及び配備の 4 つの主要な分野に対し、優先性が与えられる。これらの 4 つの分野内において、仕様及び技術標準の開発及びその利用のために、優先的な活動が実施されなければならない。ITS を別に実装する間、個々の構成国によって配備された既存の ITS 基盤は、技術発展を考慮に入れ、財政上の努力を尽くさなければならない。
- (8) この指令の第 6 条第 2 項の第 2 副項に示す立法行為が採択される際、第 5 条第 1 項の第 2 文は、しかるべく修正されなければならない。
- (9) その仕様は、就中、ITS の分野において、とりわけ、2002 年 4 月に欧州委員会によって開始された eSafety の取り組みの中で既に得られた経験及び結果を考慮に入れ、それに基づくものでなければならない。eSafety Forum は、eSafety システムの開発、配備及び利用を支援するための勧告を促進し、それを更に実装するための欧州委員会の取り組みに基づいて設置された。
- (10) 主としてその歴史的な興味関心のために運用されている自動車、並びに、この指令及びその実装措置が発効する前に最初の登録がなされ、及びまたは、型式承認がなされ、及びまたは、運転が開始された自動車は、この指令に定める規定及び手続により害されてはならない。
- (11) ITS は、オープンで公開の技術標準に基づき、かつ、全てのアプリケーション並びにサービス提供者及び利用者に対して非差別的に利用可能な、相互運用性のあるシステムの上に構築されなければならない。
- (12) ITS アプリケーション及びそのサービスの開発及び利用は、個人データの処理を伴うことになる。そのような処理は、とりわけ、個人データの処理と関連する個人の保護及びそのデータの支障のない移転に関する欧州議会及び理事会の 1995 年 10 月 24 日の指令 95/46/EC<sup>1</sup>、並びに、電子通信分野における個人データの処理及びプライバシーの保護に関する欧州議会及び理事会の 2002 年 7 月 12 日の指令 2002/58/EC<sup>2</sup>に定めるような欧州連合の法律に従って行われなければならない。また、就中、目的による限定の原則及びデータのミニマム化の原則が、ITS アプリケーションに適用されなければならない。

---

<sup>1</sup> OJ L 281, 23.11.1995, p.31.

<sup>2</sup> OJ L 201, 31.7.2002, p.37.

- (13) 個人のプライバシーを拡張する基本原則の1つとしての匿名化が奨励されなければならない。ITS アプリケーション及びそのサービスの配備の分野においてデータ保護及びプライバシーと関連する問題が関係する限り、欧州委員会は、欧州データ保護監督官としかるべく協議しなければならない。また、指令 95/46/EC の第 29 条により設置された個人データの処理と関連する個人の保護に関する作業部会の意見を求めなければならない。
- (14) ITS アプリケーション及びそのサービス、特に、交通情報システム及び旅行情報システムの配備及び利用は、構成国の公的部門によって保有される文書の一部を構成する道路、交通及び旅行のデータの処理及び利用を伴う。そのような処理及び利用は、公的部門の情報の二次利用に関する欧州議会及び理事会の 2003 年 11 月 17 日の指令 2003/98/EC<sup>1</sup>に従って行われなければならない。
- (15) 適切な場合においては、その仕様は、構成要素の使用の適合性または適切性の評価を規律する手順を定める細則的な条項を含めるものとしなければならない。これらの条項は、とりわけ、適合性評価手順の様々な段階のためのモジュールに関し、製造物のマーケティングのための共通枠組みに関する欧州議会及び理事会の 2008 年 7 月 9 日の決定 No 768/2008/EC<sup>2</sup>に基づくものとしなければならない。欧州議会及び理事会の指令 2007/46/EC<sup>3</sup>は、自動車及びその部品と関連機器の型式承認のための枠組みを既に定めており、欧州議会及び理事会の指令 2002/24/EC<sup>4</sup>並びに欧州議会及び理事会の指令 2003/37/EC<sup>5</sup>は、2 輪または 3 輪の自動車及び農業用トラクタまたは林業用トラクタ並びにそれらの部品及び関連機器の型式承認に関して定めている。それゆえ、これらの指令の適用範囲内にある機器類及びアプリケーションの適合性評価を定める作業は、重複となり得る。それと同時に、これらの指令が自動車内に装備された ITS 関連の機器類に適用されるとしても、自動車の外にある道路基盤 ITS 機器類及びソフトウェアに対しては適用されない。そのような場合、その仕様は、適合性評価手順を定めることができるであろう。そのような手順は、個別の案件において必要な範囲内に限定されるべきである。
- (16) 正確かつ保証された時刻情報サービス及び測位情報サービスが求められる ITS アプリケーション及びそのサービスのために、交通及び関連業務の間の動物の保護に関する 2004 年 12 月 22 日の理事会規則(EC) No 1/2005<sup>6</sup>及び欧州衛星ナビゲーション計画 (EGNOS 及び Galileo) の更なる実装に関する欧州議会及び理事会の 2008 年 7 月 9 日の規則(EC) No 683/2008<sup>7</sup>に定めるもののような、人工衛星ベースの基盤またはそれと均等な正確性を提供する技術が用いられなければならない。
- (17) ITS アプリケーションを実現するために、とりわけ、その行程に沿って、かつ、交通の態様横断的に、貨物運送を追跡し、追尾するために、無線識別装置 (RFID) または

<sup>1</sup> OJ L 345, 31.12.2003, p.90.

<sup>2</sup> OJ L 218, 13.8.2008, p.82.

<sup>3</sup> OJ L 263, 9.10.2007, p.1.

<sup>4</sup> OJ L 124, 9.5.2002, p.1.

<sup>5</sup> OJ L 171, 9.7.2003, p.1.

<sup>6</sup> OJ L 3, 5.1.2005, p.1.

<sup>7</sup> OJ L 196, 24.7.2008, p.1.

EGNOS/Galileoのような革新的な技術が用いられなければならない。

- (18) ITS サービスプロバイダ、ITS 利用者の団体、交通管理者及び施設管理者のような主要な利害関係者、製造業界の代表、ソーシャルパートナー、専門家の団体及び地方行政機関は、ITS の欧州連合全域における配備の商業的側面及び技術的側面に関し、王首委員会に対して助言をする機関をもつものとしなければならない。この目的のために、利害関係者及び構成国との密接な協力を確保する欧州委員会は、ITS 諮問グループを設置しなければならない。諮問グループの仕事は、透明性のある方法で行われなければならない。かつ、その検討結果は、この指令によって設置される委員会に対して利用可能なものとされなければならない。
- (19) ITS における優先分野に関し、並びに、構成国による報告のための運用指針及び作業計画に関し、構成国の協力を促進するための運用指針及び非拘束的措置を採択するために、実装の統一的な要件が確保されなければならない。
- (20) 欧州連合の機能に関する条約 (TFEU) の第 291 条に従い、通常の立法手続に従って採択される規則よりも前に、欧州委員会の実装権限の行使の構成国による監督のための仕組みに関する規則及び一般原則が定められなければならない。新たな規則の採択を保留して、欧州委員会に与えられた実装権限の行使のための手続を定める 1999 年 6 月 28 日の理事会決定 1999/468/EC<sup>1</sup>が、規則審議手続の例外を伴って、引き続き適用されるが、この例外は適用されない。
- (21) 欧州委員会は、仕様の採択に関し、TFEU の第 290 条に従い、委任された行為を採択する権限が与えられなければならない。欧州委員会が、専門家レベルを含め、その準備作業をする間、適切に協議を行うことは、とりわけ重要なことである。
- (22) 統一的なアプローチを保証するために、欧州委員会は、この指令によって設置される委員会の活動と、欧州共同体における電子的な通行料金システムの相互運用性に関する欧州議会及び理事会の 2004 年 4 月 29 日の指令 2004/52/EC<sup>2</sup>によって設置される委員会の活動、道路運送における記録装置に関する 1985 年 12 月 20 日の理事会規則(EC) No 3821/85<sup>3</sup>によって設置される委員会の活動、指令 2007/46/EC によって設置される委員会の活動、並びに、欧州共同体における空間情報のための基盤 (INSPIRE) を設置する欧州議会及び理事会の指令 2007/2/EC<sup>4</sup>によって設置される委員会の活動との一貫性を確保しなければならない。
- (23) この指令の目的、すなわち、欧州連合全域で相互運用可能な高度交通システムの統一かつ一貫性のある開発を確保することは、構成国及びまたは民間部門によっては十分に達成することができず、その規模及び効果の理由のゆえに、欧州連合のレベルでより良く達成することができるものである。欧州連合は、欧州連合条約の第 5 条に定める補完性の原則に従い、措置を採択することができる。同条に定める比例性の原則に従い、この指令は、その目的を達成するために必要なところを越えることがない。

---

<sup>1</sup> OJ L 184, 17.7.1999, p.23.

<sup>2</sup> OJ L 166, 30.4.2004, p.124.

<sup>3</sup> OJ L 370, 31.12.1985, p.8.

<sup>4</sup> OJ L 108, 25.4.2007, p.1.

- (24) より良き立法に関する機関間合意の第34項に従い、構成国は、構成国自身のために、及び、欧州連合の利益において、可能な限り、この指令とその国内法化の措置との間の対応関係を示す対照表を作成し、それを公表することを勧奨される。

## 第1条 対象事項及び適用範囲

1. この指令は、欧州連合内における、とりわけ、構成国間の国境を越える、高度交通システム（ITS）の統一かつ一貫性のある開発及びその利用を支援する枠組みを定め、かつ、その目的のために必要となる一般的な要件を定める。
2. この指令は、第2条に示す優先分野の中における活動のための仕様の開発を定め、また、それが適切なときは、必要な技術標準の開発を定める。
3. この指令は、道路交通の分野におけるITSアプリケーション及びそのサービスに対して、並びに、それ以外の態様の交通とITSとのインタフェースに対して、国家安全保障に関する事項及び国防上の利益において必要な事項を妨げることなく、適用される。

## 第2条 優先分野

1. この指令の目的のために、以下の事項は、仕様及び技術標準の開発及び利用のための優先分野を構成する：
  - － I. 道路データ、交通データ及び旅行データの最適な利用、
  - － II. 交通及び貨物運送を管理するITSサービスの連続性、
  - － III. ITS道路の安全性及び防護アプリケーション、
  - － IV. 自動車と交通基盤との関連付け。
2. 優先分野の適用範囲は、別紙Iで指定される。

## 第3条 優先的な活動

優先分野の範囲内において、以下の事項は、別紙Iに定める仕様及び技術標準の開発及び利用のための優先的な活動を構成する：

- (a) EU全域におけるマルチモーダルな旅行情報サービスの提供；
- (b) EU全域におけるリアルタイムの交通情報サービスの提供；
- (c) それが可能なときは、利用者に対して無償の、道路の安全性と関連するミニマムで統一した交通情報の提供のためのデータ及び手順；
- (d) EU全域における相互運用可能なeCallの整合性のある提供；
- (e)トラック及び業務用車両のための安全かつ防護された駐車場のための情報サービスの提供；
- (f)トラック及び業務用車両のための安全かつ防護された駐車場のための予約サービスの提供

## 第4条 定義

この指令の目的のために、以下の定義が適用される：

- (1) 「高度交通システム」または「ITS」とは、基盤、自動車及び利用者を含め、道路交通の分野において、及び、交通管理と移動性管理の分野において、並びに、それ以外の交通とのインタフェイスのために、情報技術及び通信技術が適用されるシステムを意味する；
- (2) 「相互運用性」とは、データを交換するため、または、情報及び知識を共有するための、システムの機能または基本的な業務プロセスのことを意味する；
- (3) 「ITS アプリケーション」とは、ITS の適用のための運用機器のことを意味する。
- (4) 「ITS サービス」とは、利用者の安全性、効率性、快適性に寄与し、及びまたは、交通及び旅行を促進または支援することを目的とする明確に定義された組織上及び運用上の枠組みを介して、ITS アプリケーションを提供することを意味する；
- (5) 「ITS サービスプロバイダ」とは、公的であるか民間であるかを問わず、ITS サービスの提供者のことを意味する；
- (6) 「ITS 利用者」とは、旅行者、脆弱な道路利用者、道路交通基盤の利用者及び運用者、車両運航管理者、並びに、緊急サービスの運用者を含め、ITS アプリケーションまたはそのサービスの全ての利用者のことを意味する；
- (7) 「脆弱な道路利用者」とは、歩行者、自転車運転者及び原動機付自転車運転者、障害のある者または運動能力もしくは方向感覚に制限のある者のような、自動車を運転しない利用者のことを意味する；
- (8) 「ノマディック機器」とは、運転業務及びまたは交通管制を支援するために、自動車内で運用することのできる移動可能な通信機器または情報機器のことを意味する；
- (9) 「プラットフォーム」とは、ITS アプリケーション及びそのサービスの配備、提供、開発及び統合をすることができるオンボードまたはオフボードのユニットのことを意味する；
- (10) 「アーキテクチャ」とは、その関連する文脈の中で、システムの構成、動作及び統合を定義する概念設計のことを意味する；
- (11) 「インタフェイス」とは、それを介してシステムが接続され相互運用され得る媒体を提供するシステム間の設備のことを意味する；
- (12) 「互換性」とは、修正することなく、ある機器またはシステムが他の機器またはシステムで動作することのできる一般的な機能のことを意味する；
- (13) 「サービスの連続性」とは、欧州連合を横断する交通ネットワーク上の継ぎ目のないサービスを確保することのできる機能のことを意味する；
- (14) 「道路データ」とは、固定交通標識またはその一般的な安全性属性を含め、道路基盤の特性に関するデータのことを意味する；
- (15) 「トラフィックデータ」とは、道路トラフィックの特性に関する履歴データまたはリアルタイムデータのことを意味する；
- (16) 「旅行データ」とは、公共交通の時刻表及び関税のような、旅行の計画、予約及び適応を容易にするために、旅行の前またはその最中にマルチモーダルな旅行情報を提供

するために基本データのことを意味する；

- (17) 「仕様」とは、要求事項を含む内容条項、手順、または、それ以外の関連規則定める、拘束力のある措置のことを意味する；
- (18) 「技術標準」とは、技術標準及び規制の分野における情報の提供のための手続を定める欧州議会及び理事会の1998年6月22日の指令98/34/EC<sup>1</sup>の第1条第6項に定義する標準のことを意味する。

## 第5条 ITSの配備

1. 構成国は、第6条に従って欧州委員会により採択される仕様が、ITSアプリケーション及びそのサービスの配備の際、別紙IIの基本原則に従ってITSアプリケーション及びそのサービスに適用されることを確保するために必要となる措置を講ずる。このことは、構成国の領土上にそのようなアプリケーション及びサービスを構成国が配備することを決定する各構成国の権利を妨げない。この権利は、第6条第2項の第2副項に基づいて採択される立法行為を妨げない。
2. 構成国は、いかなる仕様も採択されない限り、優先分野に関する協力のために尽力する。

## 第6条 仕様

1. 欧州委員会は、優先分野のためにITSの配備及び運用利用するための互換性、相互運用性及び連続性を確保するために必要な仕様を最初に採択する。
2. 欧州委員会は、2013年2月27日までに、1または複数の優先的な活動のための仕様を採択することを目指す。

優先的な活動のために必要な仕様の採択の後、遅くとも12か月以内に、欧州委員会は、それが適切なときは、費用対効果の解析を含む影響評価を実施した後、TFEUの第294条に従い、欧州議会及び理事会に対し、当該優先的な活動の配備に関する提案書を提示する。
3. 優先的な活動のために必要な仕様採択された後、欧州委員会は、優先分野の中のそれ以外の活動のためにITSの配備及び運用利用するための互換性、相互運用性及び連続性を確保するために必要な仕様を採択する。
4. それが適切なときは、かつ、仕様の適用を受ける分野毎に、その仕様は、1または複数の以下の種類の条項を含めるものとする：
  - (a) 様々な利害関係者の役割及びそれらの関係者間における情報の流れを記述する機能条項；
  - (b) 機能条項を充足する技術的手段を定める技術条項；
  - (c) 様々な利害関係者の手順上の義務を記述する組織条項；
  - (d) ITSアプリケーション及びそのサービスのための様々なレベルのサービス及びその内容を記述するサービス条項。
5. 指令98/34/ECに基づく手続を妨げることなく、仕様は、それが適切なときは、構成国が、それらの法令が相互運用性を害するものでない限り、欧州委員会に通知した後、構成

<sup>1</sup> OJ L 204, 21.7.1998, p.37.

国の領土の全部または一部の上で ITS サービスを提供するための付加的な法令を定める上での要件を定める。

6. 仕様は、それが適切なときは、第 8 条に示す技術標準のいずれかに基づくものとする。仕様は、それが適切なときは、決定 No 768/2008/EC に従い、適合性評価を定める。仕様は、別紙 II に定める基本原則を遵守する。
7. 欧州委員会は、仕様を採択する前に、費用対効果の解析を含む影響評価を行う。

## 第 7 条 委任された行為

1. 欧州委員会は、仕様に関し、TFEU の第 290 条に従い、委任された行為を採択する。委任された行為を採択する際、欧州委員会は、この指令の関連条項、とりわけ、第 6 条及び別紙 II に従って行為する。
2. 個々の優先的な活動のために、個別の委任された行為が採択される。
3. 本条に示す委任された行為のために、第 12 条、第 13 条及び第 14 条に定める手続が適用される。

## 第 8 条 技術標準

1. ITS の配備及び運用利用のための相互運用性、互換性及び連続性を定めるために必要な技術標準は、優先分野内において、かつ、優先活動のために、定められる。この目的のために、欧州委員会は、第 15 条に示す委員会との協議を経た後、指令 98/34/EC に定める手続に従い、関連する標準化組織に対し、これらの技術標準を迅速に採択するための全ての必要な努力を尽くすように要請する。
2. 標準化組織に対して委任を行う場合、別紙 II に定める基本原則が、第 6 条に従って採択される仕様内に含まれる機能条項と共に、尊重される。

## 第 9 条 非拘束的措置

欧州委員会は、第 15 条第 2 項に示す諮問手続に従い、優先分野と関連する構成国の協力を促進するために、運用指針及びそれ以外の非拘束的措置を採択することができる。

## 第 10 条 プライバシー、安全性及び情報の二次利用に関する規定

1. 構成国は、ITS アプリケーション及びそのサービスの遂行過程における個人データの処理が、個人の基本的な権利及び自由を保護する欧州連合の法令、とりわけ、指令 95/46/EC 及び指令 2002/58/EC に従って行われることを確保する。
2. とりわけ、構成国は、違法なアクセス、改変または喪失を含め、個人データが濫用から保護されることを確保する。
3. 第 1 項を妨げることなく、プライバシーを確保するため、それが適切なときは、ITS アプリケーション及びそのサービスの実施のために、匿名化されたデータの利用が推奨される。

指令 95/46/EC を妨げることなく、個人データは、ITS アプリケーション及びそのサービスを実施するためにその処理が必要な範囲内に限り、処理される。

4. 指令 95/46/EC の適用に関し、とりわけ、特別類型の個人データが含まれる場合、構成国は、そのような個人データの処理の同意に関する条項が尊重されることも確保する。
5. 指令 2003/98/EC が適用される。

## 第 11 条 法的責任に関する規定

構成国は、第 6 条に従って採択される仕様に定める ITS アプリケーション及びそのサービスの配備及び利用と関係する法的責任に関する問題が、欧州連合の法律、とりわけ、欠陥のある製造物の法的責任に関する構成国の法律、規則及び行政規則の統一化に関する 1985 年 7 月 25 日の理事会決定 85/374/EEC<sup>1</sup>、並びに、関連する国内法に従って対応されることを確保する。

## 第 12 条 委任の実施

1. 第 7 条に示す委任された行為を採択する権限は、2010 年 8 月 27 日から 7 年間の期限で、欧州委員会に対して与えられる。欧州委員会は、2010 年 8 月 27 日から 5 年を経過する前の遅くとも 6 か月以内に、委任された権限に関する報告書を作成する。
2. 委任された行為を採択したときは直ちに、欧州委員会は、欧州議会及び理事会に対し、同時に、そのことを通知する。
3. 委任された行為を採択する権限は、第 13 条及び第 14 条に定める要件に従い、欧州委員会に対して与えられる。

## 第 13 条 委任の取消

1. 欧州議会または理事会は、第 7 条に示す権限の委任を取り消すことができる。
2. 権限の委任を取消すか否かを決定するための内部手続を開始した機関は、最終決定を行う前に、取消の対象となり得る委任された権限及びその取消のためのあり得る理由を他の機関及び欧州委員会に対して通知する努力をする。
3. 取消の決定は、当該決定に示された権限の委任の終期を定める。その決定は、直ちに、または、その決定内で指定した後の非に発効する。この決定は、既に発効した委任された行為の有効性を害しない。この決定は、EU 官報で公示される。

## 第 14 条 委任された行為に対する異議

1. 欧州議会及び理事会は、通知の日から 2 か月以内に、委任された行為に異議を述べることができる。  
欧州議会または理事会の発意により、この機関は、2 か月まで延長することができる。

---

<sup>1</sup> OJ L 210, 7.8.1985, p.29.

2. その期間の経過した時点において、欧州議会も理事会も、その委任された行為に対して異議を述べなかった場合、その行為は、EU 官報で公示され、その中で述べられる魏に発効する。

欧州議会及び理事会の両者が、欧州委員会に対し、異議を述べる予定がないことを通知したときは、その期限の経過前に、その委任された行為は、EU 官報で公示され、発効する。

3. 欧州議会または理事会がその委任された行為に対して異議を述べたときは、その行為は発効しない。異議を述べる機関は、その委任された行為に対して異議を述べる理由を述べる。

## 第15条 委員会の手続

1. 欧州委員会は、欧州 ITS 委員会（EIC）によって補佐される。

2. 本項に対する参照が行われるときは、その第8条を考慮した上で、指令1999/468/ECの第3条及び第7条が適用される。

## 第16条 欧州 ITS 諮問グループ

欧州委員会は、欧州連合における ITS の配置及び利用の企業的側面及び技術的側面に関して欧州委員会を補佐するための欧州 ITS 諮問グループを設置する。このグループは、関係する ITS サービスプロバイダの高位の代表者、利用者の団体、交通管理者及び施設管理者、製造業界、ソーシャルパートナー、専門家の団体、地方行政機関及びそれ以外の関連団体で構成される。

## 第17条 報告

1. 構成国は、2011年8月27日までに、欧州委員会に対し、構成国の国内活動及び優先分野と関連する計画に関する報告書を送付する。

2. 構成国は、2012年8月27日までに、欧州委員会に対し、今後5年間に予定する国内 ITS 活動に関する情報を提供する。

構成国からの報告のための運用指針は、第15条第2項に示す諮問手続に従って採択される。

3. 最初の報告の後、構成国は、第1項に示す活動の配備において行われた進捗状況に関し、3年毎に報告する。

4. 欧州委員会は、欧州議会及び理事会に対し、3年毎に、この指令の実装のために行われた進捗状況に関する報告書を送付する。この報告書は、仕様されまたは必要な財政上の資源を含め、第5条ないし第11条及び第16条の機能及び実装に関する解析を添付するものとし、かつ、それが適切なときは、この指令を改正する必要性の解析をするものとする。

5. 第15条第2項に示す諮問手続に従い、欧州委員会は、2011年2月27日までに、作業計画を採択する。この作業計画は、各年のその実装のための対象及び日付を含めるものとし、

かつ、必要があるときは、必要な補正を提案するものとする。

## 第18条 国内法化

1. 構成国は、2012年2月27日までに、この指令の遵守のために必要となる法律、規則及び行政規則を発効させる。

構成国がこれらの条項を採択する際、構成国は、この指令への参照を含めるものとし、または、構成国の公示の際にそのような参照を沿えるものとする。そのような参照をする方法及びその語法は、構成国によって定められる。

2. 構成国は、欧州委員会に対し、この指令の適用のある分野において構成国が採択する国内法の主要な条項の正文を送付する。

## 第19条 発効

この指令は、EU官報で公示された翌日から20日目に発効する。

## 第20条 発出

この指令は、構成国に対して発出される。

2010年7月7日にストラスブールにおいて行われた。

欧州議会として  
議長 J. Buzek

理事会として  
議長 O. Chastel

## 別紙I

(第2条及び第3条に示す)

### 優先分野及び優先的な活動

#### 一 優先分野I: 道路データ、交通データ及び旅行データの最適な利用

道路データ、交通データ及び旅行データの最適な利用のための仕様及び技術標準は、以下の事項を含める:

##### 1. 優先的な活動(a)のための仕様

以下に基づく、EU 全域のマルチモーダルな旅行情報サービスを正確なものとし、ITS 利用者に対して国境を通過できるようにするために必要な要求事項の定義:

- 安全性及び交通管理上の制約を妨げることなく、マルチモーダルな旅行情報として用いられる存在する正確な道路のデータ及びリアルタイムのトラフィックデータの、ITS サービスプロバイダにとっての可用性及びアクセス可能性、
- 関連する行政機関及び利害関係者と関連する ITS サービスプロバイダとの間の国境を越える電子データ交換の促進、
- マルチモーダルな旅行情報として用いられる利用可能な道路データ及びトラフィックデータの、関連する行政機関及び利害関係者による適時の更新、
- マルチモーダルな旅行情報の、ITS サービスプロバイダによる適時の更新。

##### 2. 優先的な活動(b)のための仕様

以下に基づく、EU 全域のリアルタイムのトラフィック情報サービスを正確なものとし、ITS 利用者に対して国境を通過できるようにするために必要な要求事項の定義:

- 安全性及び交通管理上の制約を妨げることなく、リアルタイムのトラフィック情報として用いられる存在する正確な道路のデータ及びリアルタイムのトラフィックデータの、ITS サービスプロバイダにとっての可用性及びアクセス可能性、
- 関連する行政機関及び利害関係者と関連する ITS サービスプロバイダとの間の国境を越える電子データ交換の促進、
- リアルタイムのトラフィック情報として用いられる利用可能な道路データ及びトラフィックデータの、関連する行政機関及び利害関係者による適時の更新、
- リアルタイムのトラフィック情報の、ITS サービスプロバイダによる適時の更新。

##### 3. 優先的な活動(a)及び(b)のための仕様

- 3.1 以下に基づく、関連する行政機関による、及びまたは、関連するときは、民間部門による、道路データ及びトラフィックデータ(すなわち、特に大型貨物自動車のための、交通循環計画、通行規制及び推奨するルート)の収集のため、並びに、ITS サービスプロバイダに対するそれらのデータの提供のために必要な要求事項の定義:

- 関連する行政機関及びまたは民間部門によって収集される、存在する道路データ及びトラフィックデータ(すなわち、交通循環計画、通行規制及び推奨するルート)の、ITS サービスプロバイダにとっての可用性、
  - 関連する行政機関と関連する ITS サービスプロバイダとの間の国境を越える電子データ交換の促進、
  - 道路データ及びトラフィックデータ(すなわち、交通循環計画、通行規制及び推奨するルート)の、関連する行政機関及びまたは民間部門による適時の更新、
  - それらの道路データ及びトラフィックデータを用いる ITS サービス及びそのアプリケーションの、ITS サービスプロバイダによる適時の更新。
- 3.2 以下に基づく、デジタルマップのために用いられる道路データ、トラフィックデータ及び交通サービスデータを、それが可能なときは、デジタルマップ製造者及びサービスプロバイダのために、正確かつ利用可能なものとするために必要な要求事項の定義：
- デジタルマップのために用いられる存在する道路データ及びトラフィックデータの、デジタルマップ製造者及びサービスプロバイダにとっての可用性、
  - 関連する行政機関及び利害関係者と民間デジタルマップ製造者及びサービスプロバイダとの間の国境を越える電子データ交換の促進、
  - デジタルマップのために用いられる存在する道路データ及びトラフィックデータの、関連する行政機関及び利害関係者による適時の更新、
  - デジタルマップの、デジタルマップ製造者及びサービスプロバイダによる適時の更新。
4. 優先的な活動(c)のための仕様
- 以下に基づく、それが可能なときは、全ての利用者に対して無償で提供される「ユニバーサルトラフィック情報」と関連する道路の安全性、並びに、その情報のミニマムの内容のためのミニマムの要求事項の定義：
- ITS の利用者に対して無償で送信されなければならない交通上の出来事と関係する安全性の標準化されたリスト(「ユニバーサルトラフィックメッセージ」)の指定及びその利用、
  - リアルタイムのトラフィック情報及びマルチモーダルな旅行情報のために ITS サービスに入れられる「ユニバーサルトラフィックメッセージ」の互換性及び統合。

## 一 優先分野 II：交通及び貨物運送を管理する ITS サービスの連続性

とりわけ、TEN-T ネットワークに関し、交通管理サービス及び貨物管理サービスの連続性及び相互運用性のための仕様及び技術標準は、以下の事項を含めるものとする：

### 1. その他の活動の仕様

- 1.1 構成国及びその職務権限を有する機関が、民間部門と協力して、国内レベル、地域レベルまたは地方レベルで、移動性のための構成国自身の ITS アーキテクチャを開発することができ、例えば、マルチモーダルに相互運用可能なチケット処理を含め、

特に ITS と関連する相互運用性、サービスの連続性及び祭りモーダルな側面に対応する、EU の ITS 枠組みアーキテクチャを開発するために必要な措置の定義。

1.2 以下に基づく、異なる態様の交通を横断する旅客輸送の管理のための ITS サービスの連続性のため、とりわけ、国境を越えるサービスのために必要なミニマムの要求事項の定義：

- 国境を越える、及び、それが適切なときは、領域を超える、都市と都市以外の地域との間の、関連するトラフィック情報センターもしくはトラフィック管理センターと異なる利害関係者との間における、トラフィックデータ及びトラフィック情報の電子的な交換の促進、
- 関連するトラフィック情報センターもしくはトラフィック管理センターと異なる利害関係者との間における、標準化された情報の流れまたはトラフィックインタフェイスの利用。

1.3 以下に基づく、交通回廊に沿い、かつ、異なる交通の態様を横断する貨物輸送の管理のための ITS サービスの連続性のために必要なミニマムの要求事項の定義：

- 国境を越える、及び、それが適切なときは、領域を超える、都市と都市以外の地域との間の、関連するトラフィック情報センターもしくはトラフィック管理センターと異なる利害関係者との間における、トラフィックデータ及びトラフィック情報の電子的な交換の促進、
- 関連するトラフィック情報センターもしくはトラフィック管理センターと異なる利害関係者との間における、標準化された情報の流れまたはトラフィックインタフェイスの利用。

1.4 以下に基づく、貨物交通支援（eFreight）のための ITS アプリケーション（特に、その行程に沿った、及び、交通態様横断的な貨物輸送の追跡及び追尾）の実現において必要な措置の定義：

- ITS アプリケーション開発者のための ITS 関連技術の可用性、及び、ITS アプリケーション開発者による ITS 技術の利用、
- 交通管理ツール及び交通管理センターの中に到来する測位の統合。

1.5 以下に基づく、都市 ITS アーキテクチャと欧州 ITS アーキテクチャとの間の相互運用性及び互換性を確保するために必要なインタフェイスの定義：

- 公共交通、旅行計画、交通需要、トラフィックデータ及び駐車場データの、都市管理センター及びサービスプロバイダにとっての可用性、
- 公共交通及び民間交通のための、及び、全ての可能な交通の態様を通じて行われる、都市管理センターとサービスプロバイダとの間における電子的なデータ交換の促進、

—

## — 優先分野 III : ITS 道路の安全性及び防護アプリケーション

1. ITS 道路の安全性及び防護のための仕様及び技術標準は、以下の事項を含めるものとしなければならない：

- 交換を求められる車内 ITS データの可用性、
  - 自動車から放射されるデータを受信する緊急電話対応センター内の必要機器類の可用性、
  - 自動車と緊急電話対応センターとの間の電子的なデータ交換の促進。
2. 優先的な活動(e)のための仕様
- 以下に基づき、トラック及び業務用車両のための安全かつ防護された駐車場のための、とりわけ、サービスエリア及び休憩場所における ITS ベースの情報サービスを提供するために必要な措置の定義：
- 利用者に対する道路駐車場情報の可用性、
  - 道路駐車場、センター及び自動車との間の電子的なデータ交換の促進。
3. 優先的な活動(f)のための仕様
- 以下に基づき、トラック及び業務用車両のための安全かつ防護された駐車場のための ITS ベースの予約サービスを提供するために必要な措置の定義：
- 利用者に対する道路駐車場情報の可用性、
  - 道路駐車場、センター及び自動車との間の電子的なデータ交換の促進、
  - 予約の目的のために利用可能な駐車スペースに関する情報をアップデートするための自動車及び道路駐車場施設両者における関連 ITS 技術の統合。
4. その他の活動のための仕様
- 4.1 運転業務及びまたは輸送業務並びに車内通信の安全性を支援するためのオンボードの人間・機械インタフェース及びノマディック機器の利用に関し、道路利用者の安全性を支援するために必要な措置の定義。
- 4.2 関連する全ての ITS アプリケーションについて、脆弱な道路利用者の安全性及び快適性を向上させるために必要な措置の定義。
- 4.3 指令 2007/46/EC 及び指令 2003/37/EC の適用範囲外にある先進の運転者支援情報システムを自動車及び道路基盤の中に統合するために必要な措置の定義。

## 一 優先分野 IV：自動車と交通基盤との関連付け

自動車と交通基盤との関連付けのための仕様及び技術標準は、以下の事項を含めるものとする：

1. その他の活動のための仕様
- 1.1 以下に基づき、オープンな車内プラットフォーム上で異なる ITS アプリケーションを統合するために必要な措置の定義：
- 既存のまたは計画中の ITS アプリケーションの機能要求事項の識別子、
  - 基盤システム及び基盤施設との相互運用性または相互接続性のために必要となる機能及びインタフェースを定めるオープンシステムアーキテクチャの定義、
  - 「プラグアンドプレイ」の方法による、車内プラットフォームの中への将来の新たなまたはアップグレードされた ITS アプリケーションの統合、
  - アーキテクチャの採択のための標準化されたプロセス及びオープンな車内仕

様の利用。

1.2 以下に基づき、協調的な（自動車対自動車、自動車対基盤、基盤対基盤の）システムの開発及び実装を更に発展させるための措置の定義：

- － 自動車と自動車との間、基盤と基盤との間並びに自動車と基盤との間のデータまたは情報の交換の促進、
- － 交換される関連データまたは関連情報の、関連する自動車関係者または基盤関係者にとっての可用性、
- － 自動車と基盤との間のデータまたは情報の交換のための標準化されたメッセージフォーマットの利用、
- － 自動車と自動車との間、基盤と基盤との間並びに自動車と基盤との間のデータまたは情報の交換のための通信基盤の定義、
- － 関連アーキテクチャを採択するための標準化されたプロセスの利用。

## 別紙II

（第5条、第6条及び第8条に示す）

### ITSの仕様及び配備のための基本原則

仕様の採択、技術標準のための委任の実施、並びに、ITSアプリケーション及びそのサービスの選択及び配備は、全ての関連する利害関係者が関与することを要する評価に基づき、かつ、以下の基本原則を遵守する。これらの措置は：

- (a) 効果的でなければならない—欧州における道路交通を害する主要な課題の解決に向けた目に見える貢献を行う（例えば、渋滞の解消、排気の削減、エネルギー効率の向上、脆弱な道路利用者を含む高いレベルの安全性及び防護の達成）；
- (b) 費用効率的でなければならない—目標に適合することと関連するアプトブットに関する費用の比率を最適化する；
- (c) 比例的でなければならない—それが適切なときは、地方、地域、構成国及び欧州の特性を考慮に入れた上で、異なるレベルで、達成可能なサービスの品質及び配備を定める；
- (d) サービスの連続性を支援しなければならない—ITSサービスを配備する際、欧州連合全域において、とりわけ、全欧ネットワーク上において、そして、それが可能なときは、欧州連合の対外国境において、シームレスなサービスを確保する。サービスの連続性は、国々と国々を関連付け、そして、それが適切なときは、地域と地域及び地方にある都市とを関連付ける交通ネットワークの特性に適合するレベルで、確保されなければならない；
- (e) 相互運用性を提供しなければならない—効果的なITSサービスの提供を受けることができるようにするために、システムの及び基本的な業務プロセスが、データを交換し、かつ、情報及び知識を共有するための能力をもつことを確保する；
- (f) 背後にある互換性を支援しなければならない—それが適切なときは、新たな技術の開発を損なうことなく、共通の目的をもつ既存のシステムで稼働するITSシステムの機能を確保する；
- (g) 規則の国内基盤及び国内ネットワークの特性を尊重しなければならない—交通ネットワークの特性における固有の相違、とりわけ、交通量の大きさ及び道路における気象条件の相違を考慮に入れる；
- (h) アクセスの平等性を促進しなければならない—脆弱な道路利用者によるITSアプリケーション及びそのサービスへのアクセスを阻害または差別してはならない；
- (i) 熟成を支援しなければならない—適切なリスク評価の後、十分なレベルの技術開発及び運用上の発展を通じて、革新的なITSシステムの堅牢さを明らかにする；
- (j) 品質の高い時刻及び測位を提供しなければならない—グローバルで、連造成があり、正確で、保証のある時刻情報サービス及び測位情報サービスを必要とするITSアプリケーション及びそのサービスの目的のために、人工衛星基盤、または、それと均等なレベルの正確性を提供する技術を利用する；
- (k) インターモダリティを促進しなければならない—それが適切なときは、ITSを配備す

る際、様々な態様の交通の協調を考慮に入れる；

- (I) 一貫性を尊重しなければならない—ITS の分野において、とりわけ、標準化の分野において関連性のある既存の欧州連合の法令、政策、活動を考慮に入れる。