

**Art. 2.** La Cellule Maîtrise de l'Organisation est chargée de :

1° la coordination, la surveillance et la direction de la Cellule Contrôle Interne et la Cellule Inspection Interne;

2° l'évaluation de l'exécution des processus contrôle interne et inspection interne de respectivement la Cellule Contrôle Interne et la Cellule Inspection Interne.

L'évaluation du système de contrôle interne de l'AGFisc fait partie des missions du service d'Audit Interne.

La Cellule Contrôle Interne est chargée de :

— effectuer des analyses de risque et des contrôles de risque des projets et des processus de l'Administration générale de la Fiscalité dans les services centraux et les services extérieurs;

— surveiller les risques et les mesures de maîtrise de tous les projets et processus de l'Administration générale de la Fiscalité dans les services centraux et les services extérieurs;

— surveiller les domaines de l'environnement de contrôle et l'impact/les effets des actions d'amélioration que l'Administrateur général planifie et exécute dans l'environnement de contrôle de l'Administration générale de la Fiscalité, dans les services centraux et les services extérieurs;

— la mise à disposition d'information pertinente et la communication sur tous les aspects du système de contrôle interne aux parties prenantes internes et externes.

La Cellule Contrôle Interne située dans :

a) les résidences Anvers et Gand est compétente pour la Région flamande;

b) la résidence Bruxelles est compétente pour la Région de Bruxelles-capitale;

c) les résidences Charleroi et Liège est compétente pour la Région wallonne.

La Cellule Inspection Interne est chargée de :

— l'examen des plaintes et informations relatives aux violations (ou violations présumées) de l'intégrité;

— entreprendre des actions préventives dans le cadre de la politique d'intégrité;

— entreprendre des actions correctives dans le cadre de la politique d'intégrité.

La Cellule Inspection Interne située dans :

a) les résidences Anvers et Gand est compétente pour la Région flamande;

b) la résidence Bruxelles est compétente pour la Région de Bruxelles-capitale;

c) les résidences Charleroi et Liège est compétente pour la Région wallonne.

**Art. 3.** Toutes les décisions précédentes relatives aux services A.C.I. et à leurs compétences sont abrogées et remplacées par le présent arrêté et l'instruction de création de la Cellule Maîtrise de l'Organisation et des cellules opérationnelles, la Cellule Contrôle interne et la cellule inspection interne.

**Art. 4.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2015.

Bruxelles, le 2 février 2015.

H. D'HONDT

**Art. 2.** De Cel Organisatiebeheersing is belast met :

1° de coördinatie, aansturing en de leiding van de Cel Interne Controle en de Cel Interne Inspectie;

2° de evaluatie van de uitvoering van de processen interne controle en interne inspectie van respectievelijk de Cel Interne Controle en de Cel Interne Inspectie.

De evaluatie van het interne controlesysteem van de AAFisc zelf behoort tot de opdrachten van de Interne Auditdienst.

De Cel Interne Controle is belast met :

— de uitvoering van risico analyses en risico controles van de projecten en processen van de Algemene Administratie van de Fiscaliteit op de centrale diensten en in de buitendiensten;

— de monitoring van de risico's en de controlemaatregelen van alle projecten en processen van de Algemene Administratie van de Fiscaliteit op de centrale diensten en in de buitendiensten;

— de monitoring van de domeinen van de controleomgeving en van de impact/de effecten van verbeteracties die de Administrateur-generaal plant en uitvoert binnen de controleomgeving van de Algemene Administratie van de Fiscaliteit, op de centrale diensten en op de buitendiensten;

— het verstrekken van de relevante informatie en communicatie over alle aspecten van het interne controlesysteem aan interne en externe belanghebbenden.

De Cel Interne Controle gevestigd in de :

a) standplaatsen Antwerpen en Gent is bevoegd voor het Vlaamse Gewest;

b) standplaats Brussel is bevoegd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

c) standplaatsen Charleroi en Luik is bevoegd voor het Waalse Gewest.

De Cel Interne Inspectie is belast met :

— het onderzoek van klachten en meldingen die betrekking hebben op schendingen (of vermoedelijke schendingen) van de integriteit;

— het uitvoeren van preventie acties in het kader van het integriteit-beleid;

— het uitvoeren van correctie acties in het kader van het integriteit-beleid.

De Cel Interne Inspectie gevestigd in de :

a) standplaatsen Antwerpen en Gent is bevoegd voor het Vlaamse Gewest;

b) standplaats Brussel is bevoegd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

c) standplaatsen Charleroi en Luik is bevoegd voor het Waalse Gewest.

**Art. 3.** Alle voorafgaande beslissingen betreffende de B.I.C.-diensten en hun bevoegdheden worden opgeheven en vervangen door dit besluit en de oprichtingsinstructie van de Cel Organisatiebeheersing en de operationele cellen, de Cel Interne Controle en de Cel Interne Inspectie.

**Art. 4.** Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2015.

Brussel, 2 februari 2015.

H. D'HONDT

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2015/14056]

**15 DECEMBRE 2013.** — Arrêté royal portant exécution des articles 5 et 6 de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 15 décembre 2013 portant exécution des articles 5 et 6 de la loi du 17 août 2013 portant création du cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et modifiant la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière (*Moniteur belge* du 30 décembre 2013).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2015/14056]

**15 DECEMBER 2013.** — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 5 en 6 van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 15 december 2013 tot uitvoering van de artikelen 5 en 6 van de wet van 17 augustus 2013 tot creatie van het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen en tot wijziging van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 2013).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2015/14056]

**15. DEZEMBER 2013 — Königlicher Erlass zur Ausführung der Artikel 5 und 6 des Gesetzes vom 17. August 2013 zur Schaffung des Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. April 1990 zur Regelung der privaten und besonderen Sicherheit — Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 15. Dezember 2013 zur Ausführung der Artikel 5 und 6 des Gesetzes vom 17. August 2013 zur Schaffung des Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. April 1990 zur Regelung der privaten und besonderen Sicherheit.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

**15. DEZEMBER 2013 — Königlicher Erlass zur Ausführung der Artikel 5 und 6 des Gesetzes vom 17. August 2013 zur Schaffung des Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. April 1990 zur Regelung der privaten und besonderen Sicherheit**

## BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

wir haben die Ehre, Eurer Majestät einen Entwurf eines Königlichen Erlasses zur Ausführung des Gesetzes zur Schaffung des Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. April 1990 zur Regelung der privaten und besonderen Sicherheit, zur Unterschrift vorzulegen. Der vorliegende Erlass betrifft die Ausführung der Artikel 5 und 6 des IVS-Rahmengesetzes.

Es ist dringend erforderlich, dass Belgien im Rahmen seiner internationalen und europarechtlichen Verpflichtungen die notwendigen Maßnahmen ergreift, damit das IVS-Rahmengesetz die beabsichtigte Wirkung erzielt.

Darüber hinaus ist die Tatsache, dass intelligente Verkehrssysteme (nachstehend: IVS) ein bedeutendes Instrument zur Vereinfachung der grenzüberschreitenden Mobilität und Beförderung sind und bleiben werden, eine offenkundige Rechtfertigung für die Ausarbeitung des vorliegenden Königlichen Erlasses.

Ferner muss der vorliegende Königliche Erlass die notwendige Flexibilität bieten, sodass er der Föderalbehörde erlaubt, die Rahmengesetzgebung bezüglich der IVS effektiv und effizient auf dem neuesten Stand zu halten.

Artikel 1 erwähnt in wenigen Worten, dass der vorliegende Königliche Erlass teilweise die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern umsetzt. Es wird hier auf die Erläuterungen zu Artikel 2 verwiesen.

Die in Artikel 2 erwähnten vorrangigen Bereiche und Maßnahmen entstammen dem Anhang 1 der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Ihre Wiederholung im vorliegenden IVS-Rahmenerlass und folglich nicht im IVS-Rahmengesetz, bietet mehr Flexibilität im Fall späterer Änderungen. Natürlich wird der Gesetzgebungsrahmen, in den Artikeln 5 und 6 des IVS-Rahmengesetzes, dabei respektiert.

Die Artikel 3, 4 und 5 erfordern keinerlei Kommentar.

Ich habe die Ehre,

Sire,  
der ehrerbietige und getreue Diener  
Eurer Majestät  
zu sein.

Der Vizepremierminister und Minister für Wirtschaft, Verbraucher und für die Nordsee  
J. VANDE LANOTTE

Die Vizepremierministerin und Ministerin des Innern und der Chancengleichheit  
Frau J. MILQUET

Die Ministerin der Justiz  
Frau A. TURTELBOOM

Der Staatssekretär für Umwelt, Energie und Mobilität,  
der Ministerin des Innern und der Chancengleichheit beigeordnet  
M. WATHELET

**15. DEZEMBER 2013 — Königlicher Erlass zur Ausführung der Artikel 5 und 6 des Gesetzes vom 17. August 2013 zur Schaffung des Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. April 1990 zur Regelung der privaten und besonderen Sicherheit**

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des IVS-Rahmengesetzes, Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 6 Absatz 2;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 4. April 2012;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 54.209/4 des Staatsrates vom 4. November 2013, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag des Vizepremierministers und Ministers für Wirtschaft, Verbraucher und für die Nordsee, der Vizepremierministerin und Ministerin des Innern und der Chancengleichheit, der Ministerin der Justiz und des Staatssekretärs für Umwelt, Energie und Mobilität, der Ministerin des Innern und der Chancengleichheit beigeordnet,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

*KAPITEL 1 — Allgemeine Bestimmungen*

**Artikel 1** - Der vorliegende Königliche Erlass setzt teilweise die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern um.

*KAPITEL 2 — Vorrangige Bereiche und Maßnahmen*

**Art. 2** - Aufgrund der Artikel 5 und 6 des IVS-Rahmengesetzes sind folgende Bereiche und Maßnahmen vorrangig:

- Vorrangiger Bereich I: Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten

Die Spezifikationen und Normen für eine optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten beinhalten Folgendes:

1. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme *a*

Festlegung der Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Richtigkeit und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten für IVS-Nutzer zu gewährleisten, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- Verfügbarkeit und Zugänglichkeit bestehender zutreffender Straßen- und Echtzeit-Verkehrsdaten für die Bereitstellung von multimodalen Reiseinformationen für IVS-Diensteanbieter, und zwar unbeschadet der hinsichtlich Sicherheit und Verkehrsmanagement zu erfüllenden Erfordernisse;

- Erleichterung des grenzüberschreitenden elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden und Akteuren und den einschlägigen IVS-Diensteanbietern;

- zeitnahe Aktualisierung der für die Bereitstellung von multimodalen Reiseinformationen herangezogenen verfügbaren Straßen- und Verkehrsdaten durch die zuständigen Behörden und Akteure;

- zeitnahe Aktualisierung von multimodalen Reiseinformationen durch die IVS-Diensteanbieter.

2. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme *b*

Festlegung der Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Richtigkeit und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von EU-weiten Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten für IVS-Nutzer zu gewährleisten, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- Verfügbarkeit und Zugänglichkeit bestehender zutreffender Straßen- und Echtzeit-Verkehrsdaten für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen für IVS-Diensteanbieter, und zwar unbeschadet der hinsichtlich Sicherheit und Verkehrsmanagement zu erfüllenden Erfordernisse;

- Erleichterung des grenzüberschreitenden elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden und Akteuren und den einschlägigen IVS-Diensteanbietern;

- zeitnahe Aktualisierung der für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen herangezogenen verfügbaren Straßen- und Verkehrsdaten durch die zuständigen Behörden und Akteure;

- zeitnahe Aktualisierung von Echtzeit-Verkehrsinformationen durch die IVS-Diensteanbieter.

3. Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen *a* und *b*

3.1. Festlegung der erforderlichen Anforderungen an die Erhebung von Straßen- und Verkehrsdaten (d. h. Verkehrspläne, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen, insbesondere für Lastkraftwagen) durch die zuständigen Behörden und/oder, sofern zutreffend, durch den Privatsektor sowie der Anforderungen an die Bereitstellung der Daten für IVS-Diensteanbieter, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Verfügbarkeit der vorhandenen, von den zuständigen Behörden und/oder dem Privatsektor erhobenen Straßen- und Verkehrsdaten (d. h. Verkehrspläne, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen) für IVS-Diensteanbieter;

- die Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden und den IVS-Diensteanbietern;

- zeitnahe Aktualisierung der Straßen- und Verkehrsdaten (d. h. Verkehrspläne, Straßenverkehrsvorschriften und Routenempfehlungen) durch die zuständigen Behörden und/oder gegebenenfalls durch den Privatsektor;

- zeitnahe Aktualisierung der IVS-Dienste und -Anwendungen anhand der einschlägigen Straßen- und Verkehrsdaten durch die IVS-Diensteanbieter.

3.2. Festlegung der Anforderungen, die erfüllt sein müssen, um die Richtigkeit der für digitale Karten verwendeten Straßen-, Verkehrs- und Verkehrsleistungsdaten sowie im Rahmen des Möglichen deren Verfügbarkeit für die Hersteller digitaler Karten und für Diensteanbieter zu gewährleisten, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- Verfügbarkeit der für digitale Karten verwendeten vorhandenen Straßen- und Verkehrsdaten für Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter;

- Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden und Akteuren und den privaten Herstellern digitaler Karten und Diensteanbietern;

- zeitnahe Aktualisierung der für digitale Karten verwendeten Straßen- und Verkehrsdaten durch die zuständigen Behörden und Akteure;

- zeitnahe Aktualisierung der digitalen Karten durch die Hersteller digitaler Karten und die Diensteanbieter.

#### 4. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme *c*

Festlegung der Mindestanforderungen an „allgemeine Verkehrsmeldungen“, die für die Straßenverkehrssicherheit relevant sind und allen Nutzern unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, sowie ihrer Mindestinhalte, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- Erstellung und Verwendung einer standardisierten Liste sicherheitsrelevanter Verkehrereignisse („allgemeine Verkehrsmeldungen“), die den IVS-Nutzern unentgeltlich übermittelt werden sollten;

- Kompatibilität der „allgemeinen Verkehrsmeldungen“ und deren Integration in die IVS-Dienste für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen und multimodalen Reiseinformationen.

- Vorrangiger Bereich II: Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement

Die Spezifikationen und Normen für die Kontinuität und Interoperabilität der Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement, insbesondere innerhalb des TEN-V-Netztes, beinhalten Folgendes:

##### 1. Spezifikationen für andere Maßnahmen

1.1. Festlegung der Maßnahmen, die erforderlich sind, um eine IVS-Rahmenarchitektur für die Europäische Union zu entwickeln, bei der speziell die Interoperabilität von IVS, die Kontinuität der Dienste und verkehrsträgerübergreifende Aspekte — beispielsweise ein multimodales interoperables Fahrscheinsystem — berücksichtigt werden und die es den Mitgliedstaaten und ihren zuständigen Behörden ermöglicht, in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft eine eigene IVS-Architektur für die Mobilität auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu entwickeln.

1.2. Festlegung der notwendigen Mindestanforderungen an die Kontinuität der IVS-Dienste, insbesondere für grenzüberschreitende Verkehrsdienste, im Bereich des Personenverkehrsmanagements zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Erleichterung des elektronischen Austauschs von Verkehrsdaten und -informationen auf grenzüberschreitender und bei Bedarf auf überregionaler Ebene oder zwischen urbanen und interurbanen Gebieten zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen bzw. Verkehrsleitstellen und verschiedenen Akteuren;

- die Nutzung standardisierter Informationsflüsse oder Verkehrsschnittstellen zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen bzw. Verkehrsleitstellen und verschiedenen Akteuren.

1.3. Festlegung der notwendigen Mindestanforderungen an die Kontinuität der IVS-Dienste im Bereich des Güterverkehrsmanagements entlang den Verkehrskorridoren und zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Erleichterung des elektronischen Austauschs von Verkehrsdaten und -informationen auf grenzüberschreitender und bei Bedarf auf überregionaler Ebene oder zwischen urbanen und interurbanen Gebieten zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen bzw. Verkehrsleitstellen und verschiedenen Akteuren;

- die Nutzung standardisierter Informationsflüsse oder Verkehrsschnittstellen zwischen den zuständigen Verkehrsinformationszentralen bzw. Verkehrsleitstellen und verschiedenen Akteuren.

1.4. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen bei der Realisierung von IVS-Anwendungen (insbesondere der verkehrsträgerübergreifenden Verfolgung und Ortung von Gütern während des Transports) für die Güterverkehrslogistik (e-Fracht), wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Verfügbarkeit einschlägiger IVS-Technologien für IVS-Anwendungsentwickler und ihre Nutzung durch dieselben;

- die Integration der Ortungsergebnisse in die Verkehrsmanagementinstrumente und -zentren.

1.5. Festlegung der erforderlichen Schnittstellen zur Gewährleistung der Interoperabilität und Kompatibilität zwischen der urbanen und der europäischen IVS-Architektur, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Verfügbarkeit von Daten zu öffentlichem Verkehr, Reiseplanung, Verkehrsnachfrage und Verkehrs- und Parksituation für städtische Verkehrsleitstellen und Diensteanbieter;

- die Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den verschiedenen städtischen Verkehrsleitstellen und Diensteanbietern für den öffentlichen oder privaten Verkehr und über alle Verkehrsträger hinweg;

- die Integration sämtlicher relevanter Daten und Informationen innerhalb einer einzigen Architektur;

- Vorrangiger Bereich III: IVS-Anwendungen zur Erleichterung der Straßenverkehrssicherheit.

Die Spezifikationen und Normen für IVS-Anwendungen zur Erleichterung der Straßenverkehrssicherheit beinhalten Folgendes:

##### 1. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme *d*

Festlegung der erforderlichen Maßnahmen für die harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung, einschließlich

- der Verfügbarkeit der fahrzeuginternen Ausrüstung, erforderlich, um einen eCall sowohl automatisch als auch manuell zu übermitteln;

- der Verfügbarkeit der erforderlichen Ausrüstungen in den eCall-Alarmzentralen, die die von Fahrzeugen übermittelten Daten empfangen und beurteilen und in den Notrufleitstellen, die die eCalls bearbeiten;

- der Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Fahrzeugen, den eCall-Alarmzentralen und den Notrufzentralen.

##### 2. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme *e*

Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Bereitstellung IVS-gestützter Informationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge, insbesondere für an Straßen gelegene Tank- und Rastanlagen, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Verfügbarkeit von Informationen über straßenseitige Parkmöglichkeiten für Nutzer;

- die Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Straßenparkplätzen, Leitstellen und Fahrzeugen.

### 3. Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme f

Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Bereitstellung IVS-gestützter Reservierungsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Verfügbarkeit von Informationen über straßenseitige Parkmöglichkeiten für Nutzer;
- die Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Straßenparkplätzen, Leitstellen und Fahrzeugen;
- Integration einschlägiger IVS-Technologien sowohl in Fahrzeuge als auch in Parkeinrichtungen zur Aktualisierung der Informationen über freie Parkplätze zum Zwecke der Reservierung.

### 4. Spezifikationen für andere Maßnahmen

4.1. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Unterstützung der Sicherheit der Straßennutzer in Bezug auf die Mensch-Maschine-Schnittstelle im Fahrzeug und auf die Verwendung mobiler Geräte zur Unterstützung des Fahrers und/oder des Verkehrsbetriebs sowie der Sicherheit der fahrzeuginternen Kommunikationseinrichtungen.

4.2. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts von besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern bei allen relevanten IVS-Anwendungen.

4.3. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Integration fortgeschrittener Fahrerinformationssysteme in Fahrzeuge und Straßeninfrastruktur, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien 2007/46/EG, 2002/24/EG und 2003/37/EG fallen.

#### - Vorrangiger Bereich IV: Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur

Die Spezifikationen und Normen für IVS zur Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur beinhalten folgende weitere Maßnahmen:

#### 1. Spezifikationen für andere Maßnahmen

1.1. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur Integration verschiedener IVS-Anwendungen auf einer offenen fahrzeuginternen Plattform, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Festlegung der funktionalen Anforderungen bestehender oder geplanter IVS-Anwendungen;
- die Definition einer offenen Systemarchitektur, die die Funktionalitäten und Schnittstellen vorgibt, die für die Interoperabilität bzw. Vernetzung mit Infrastruktursystemen und -einrichtungen benötigt werden;
- die Integration künftiger neuer oder erweiterter IVS-Anwendungen in eine offene fahrzeuginterne Plattform ohne aufwendige Installationen und Einstellungen („Plug and Play“);
- die Anwendung eines Normungsverfahrens zur Festlegung der Architektur und der Spezifikationen für die offene fahrzeuginterne Plattform.

1.2. Festlegung der erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Entwicklung und Implementierung kooperativer (Fahrzeug-Fahrzeug-, Fahrzeug-Infrastruktur-, Infrastruktur-Infrastruktur-) Systeme, wobei Folgendes zugrunde gelegt wird:

- die Erleichterung des Daten- oder Informationsaustauschs zwischen Fahrzeugen, Infrastruktur sowie zwischen Fahrzeug und Infrastruktur;
- die Verfügbarkeit der auszutauschenden einschlägigen Daten und Informationen für beide Seiten (Fahrzeug oder Straßeninfrastruktur);
- die Verwendung eines standardisierten Nachrichtenformats für den Daten- oder Informationsaustausch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur;
- die Festlegung einer Kommunikationsinfrastruktur für jede Art des Daten- oder Informationsaustauschs zwischen Fahrzeugen, Infrastrukturen und zwischen Fahrzeug und Infrastruktur;
- die Anwendung von Normungsverfahren zur Festlegung der jeweiligen Architekturen.

### KAPITEL 3 — *Schlussbestimmungen*

**Art. 3** - Vorliegender Erlass wird „IVS-Rahmenerlass“ genannt.

**Art. 4** - Vorliegender Erlass wird wirksam mit 27. Februar 2012.

**Art. 5** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Verbraucher und die Nordsee gehören, der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Innere und die Chancengleichheit gehören, der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Justiz gehört und der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Umwelt, Energie und Mobilität gehören, sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 15. Dezember 2013

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Vizepremierminister und Minister für Wirtschaft, Verbraucher und für die Nordsee

J. VANDE LANOTTE

Die Vizepremierministerin und Ministerin des Innern und der Chancengleichheit

Frau J. MILQUET

Die Ministerin der Justiz

Frau A. TURTELBOOM

Der Staatssekretär für Umwelt, Energie und Mobilität,  
der Ministerin des Innern und der Chancengleichheit beigeordnet

M. WATHELET