

II

(*Atti non legislativi*)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2022/670 DELLA COMMISSIONE

del 2 febbraio 2022

che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale

(*Testo rilevante ai fini del SEE*)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (¹), in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 3, lettera b), della direttiva 2010/40/UE, indica come azione prioritaria la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme.
- (2) L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2010/40/UE, prevede che la Commissione adotti le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) ai fini della predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. La Commissione stabilisce tali specifiche nel regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione (²) allo scopo di migliorare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati necessari per la predisposizione costante, e di qualità elevata, di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione.
- (3) I dati continuano a fornire la base contestuale per la creazione di informazioni sul traffico in tempo reale. L'accelerazione della diffusione degli ITS in tutta l'Unione necessita di un sostegno continuo sotto forma di un accesso maggiore e senza interruzioni ai dati esistenti e alle nuove tipologie di dati pertinenti alla prestazione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, con una copertura geografica più ampia. È pertanto necessario un aggiornamento dei requisiti relativi alla fornitura di dati per continuare a garantire un effettivo riutilizzo nei servizi di informazione agli utenti finali. Questi requisiti aggiornati possono potenzialmente incidere sull'intera catena dei dati, dall'approvvigionamento, la formattazione e l'aggregazione dei dati alla distribuzione e all'inclusione nei servizi di informazione sul traffico.
- (4) L'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE stabilisce che le specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6 della medesima direttiva siano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS all'atto della loro diffusione, lasciando impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione di tali applicazioni e servizi nel suo territorio.

(¹) Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

(²) Regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione, del 18 dicembre 2014, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21).

- (5) Tali specifiche dovrebbero applicarsi alla predisposizione di tutti i servizi di informazione sul traffico in tempo reale, fatte salve specifiche particolari adottate in altri atti a norma della direttiva 2010/40/UE, in particolare il regolamento delegato (UE) n. 885/2013⁽³⁾ della Commissione ed il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione⁽⁴⁾.
- (6) Nell'Unione esiste già un mercato per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale ed è nell'interesse degli utenti e dei clienti come pure dei fornitori di tali servizi che si vengano a creare le giuste condizioni quadro per il mantenimento e l'ulteriore sviluppo di tale mercato in maniera innovativa. Per quanto riguarda la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, la direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾ stabilisce norme minime per il riutilizzo dell'informazione del settore pubblico in tutta l'Unione. Per quanto riguarda il riutilizzo dei dati in possesso delle autorità stradali e degli operatori stradali pubblici, sono applicabili le norme stabilite dal presente regolamento, in particolare quelle relative agli aggiornamenti dei dati, fatte salve le norme stabilite dalla direttiva (UE) 2019/1024. In merito al riutilizzo dei dati detenuti da titolari dei dati privati, le norme stabilite dal presente regolamento non impongono la condivisione gratuita dei dati. I dati detenuti da titolari dei dati privati possono essere soggetti ad accordi di licenza che disciplinano il loro riutilizzo.
- (7) La direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾ crea un'infrastruttura di dati territoriali nell'Unione europea, al fine di consentire la condivisione e l'accesso del pubblico alle informazioni territoriali (compresa la categoria tematica di dati territoriali «reti di trasporto») in tutta l'Unione allo scopo di sostenere le politiche ambientali dell'Unione e le politiche o le attività che potrebbero avere ripercussioni sull'ambiente. Le specifiche di cui al presente regolamento dovrebbero essere compatibili con le specifiche stabilite dalla direttiva 2007/2/CE e dai relativi atti di esecuzione, in particolare il regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione⁽⁷⁾. L'estensione dell'applicazione delle suddette specifiche a tutte le tipologie di dati sulle infrastrutture potrebbe inoltre favorire un'ulteriore armonizzazione in questo campo.
- (8) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾ definisce l'infrastruttura del trasporto stradale che fa parte della rete transeuropea di trasporto centrale e globale. Le esternalità ricorrenti del traffico e altre difficoltà di gestione dello stesso, come la congestione, l'inquinamento atmosferico o il rumore, non si limitano alla rete stradale transeuropea o alle autostrade. In effetti, una quota significativa dei problemi di congestione del traffico si verifica nelle aree urbane. Inoltre i servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'Unione europea dovrebbero consentire la mobilità porta a porta e non dovrebbero essere limitati alla rete stradale transeuropea globale e alle altre autostrade. Gli Stati membri dovrebbero pertanto applicare tali specifiche all'intera rete stradale, ad eccezione delle strade che non sono di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto. Le strade che sono proprietà di un'autorità stradale o di trasporto, ma sono state assegnate a un ente privato sotto forma di affidamento della gestione, non dovrebbero rientrare in questa eccezione.
- (9) Le autorità stradali o gli operatori stradali dovrebbero mettere a disposizione tipologie di dati specifici ritenuti fondamentali per l'ulteriore sviluppo di servizi di informazione sul traffico affidabili e per migliorare la sicurezza del traffico, come ad esempio la normativa stradale, le restrizioni o la chiusura di corsie. Data la loro importanza, la necessità di rendere accessibili queste tipologie di dati rappresenta un traguardo da raggiungere prima rispetto ad altri tipi di dati.

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6).

⁽⁵⁾ Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

⁽⁶⁾ Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione, del 23 novembre 2010, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'interoperabilità dei set di dati territoriali e dei servizi di dati territoriali (GU L 323 dell'8.12.2010, pag. 11).

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- (10) Per consentire la realizzazione degli sviluppi necessari nel settore dell'accessibilità dei dati e della standardizzazione, dovrebbe essere presa in considerazione un'attuazione graduale. Quest'ultima dovrebbe garantire un aumento realizzabile e graduale in termini di copertura geografica e accessibilità dei dati. A tal fine gli Stati membri dovrebbero definire una rete di strade principali nel loro territorio. Per definire questa rete di strade principali, gli Stati membri possono riutilizzare la definizione di rete, come previsto dall'articolo 1 della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ^(*).
- (11) Data la diversità delle fonti di dati, che variano dai sensori installati nelle infrastrutture ai veicoli con funzione di sensori, è importante che le specifiche siano allineate alle categorie e alle tipologie di dati pertinenti e che contemplino molteplici fonti possibili di dati e la tecnologia utilizzata per creare o aggiornare i dati.
- (12) Le misure previste dal presente regolamento, qualora comportino il trattamento di dati personali, dovrebbero essere attuate conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 ⁽¹⁰⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio e, ove applicabile, la direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹¹⁾. Parti della direttiva 2002/58/CE si applicano anche per il trattamento dei dati non personali.
- (13) Al fine di sviluppare un sistema armonizzato e una fornitura costante di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, gli Stati membri dovrebbero basarsi sulle soluzioni e sulle norme tecniche esistenti fornite dalle organizzazioni europee e internazionali di normalizzazione, quali DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) e le norme ISO. Per le tipologie di dati per i quali non è disponibile un formato standardizzato, gli Stati membri e le parti interessate dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di raggiungere un accordo sulla definizione e il formato dei dati e dei metadati.
- (14) Nell'Unione esistono già diversi metodi di georeferenziazione dinamica che sono attualmente applicati negli Stati membri. L'uso di diversi metodi di georeferenziazione dinamica dovrebbe continuare ad essere permesso. Gli Stati membri e i portatori di interessi, tuttavia, dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di giungere ad un accordo sui metodi consentiti per la georeferenziazione, se del caso tramite gli organismi europei di normalizzazione.
- (15) L'accessibilità e l'aggiornamento periodico dei dati da parte delle autorità stradali e degli operatori stradali sono indispensabili per consentire la produzione di carte digitali aggiornate e precise, una risorsa fondamentale per applicazioni ITS affidabili. I produttori di carte digitali dovrebbero essere incoraggiati a integrare in modo tempestivo gli aggiornamenti dei dati pertinenti nelle loro carte esistenti e nei servizi di aggiornamento delle carte. Al fine di rispettare le politiche pubbliche, come la sicurezza stradale, i fornitori di servizi e i produttori di carte digitali dovrebbero collaborare con le autorità pubbliche al fine di rettificare eventuali inesattezze nei loro dati.
- (16) L'accessibilità a dati precisi e aggiornati è essenziale per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione. I dati pertinenti sono raccolti e conservati dalle autorità stradali, dagli operatori stradali, dai titolari dei generati a bordo del veicolo, dai portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dai gestori dei sistemi di pedaggio e dai fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Al fine di agevolare lo scambio e il riutilizzo di tali dati per la fornitura di questi servizi, le autorità stradali, gli operatori stradali, i titolari dei generati a bordo del veicolo, i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, i gestori dei sistemi di pedaggio e i fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale dovrebbero rendere i dati, i corrispondenti metadati e le informazioni sulla qualità dei dati reperibili e metterli a disposizione delle altre autorità stradali, degli operatori stradali, dei portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dei gestori dei sistemi di pedaggio, dei fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale e dei produttori di carte digitali attraverso un punto di accesso nazionale o comune. Il punto di accesso può assumere la forma di un repertorio, registro, portale web o simili, a seconda del tipo di dati. I punti di accesso

^(*) Direttiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

nazionali o comuni possono anche rinviare ad altri luoghi in cui è possibile accedere ai dati, senza archiviare i dati stessi. Gli Stati membri dovrebbero raggruppare i punti di accesso pubblici e privati esistenti in un unico punto, consentendo l'accesso a tutti i tipi di dati pertinenti disponibili che rientrano nell'ambito di applicazione delle presenti specifiche. Gli Stati membri possono continuare a utilizzare i punti di accesso stabiliti a norma del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione e dovrebbero essere liberi di decidere di utilizzare i punti di accesso istituiti nell'ambito di altri atti delegati, adottati a norma della direttiva 2010/40/UE, come punti di accesso nazionali per i dati che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento.

- (17) Al fine di consentire alle autorità stradali, agli operatori stradali, ai portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, ai gestori dei sistemi di pedaggio, ai fornitori di servizi e ai produttori di carte digitali di reperire e utilizzare i dati pertinenti in modo efficace e con un buon rapporto costi-benefici, è opportuno descrivere correttamente il contenuto e la struttura di tali dati utilizzando metadati appropriati.
- (18) Occorrono servizi di informazione sul traffico in tempo reale precisi per fornire agli utenti finali le migliori informazioni possibili in termini di affidabilità e tempestività. Per accrescere i benefici per gli utenti della strada in termini di una maggiore sicurezza stradale e di una minore congestione del traffico, questi servizi dovrebbero inoltre rispecchiare le priorità delle autorità stradali, espresse ad esempio mediante i piani sul traffico accessibili digitalmente.
- (19) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare i portatori di interessi a raccogliere dati diversi da quelli che stanno già raccogliendo o a digitalizzare dati che non siano già disponibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico. I requisiti delle specifiche riguardanti gli aggiornamenti dei dati dovrebbero applicarsi unicamente ai dati effettivamente raccolti e disponibili in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico. Nel contempo, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cercare modi efficaci in termini di costi e adeguati alle loro esigenze per la digitalizzazione dei dati esistenti sulle infrastrutture e dei dati relativi alla normativa e alle restrizioni.
- (20) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare le autorità stradali e gli operatori stradali a definire e attuare piani sul traffico e misure provvisorie di gestione del traffico. Esse non dovrebbero obbligare i fornitori di servizi a condividere i propri dati con altri fornitori di servizi. I fornitori di servizi dovrebbero essere liberi di concludere tra loro accordi commerciali per il riutilizzo dei dati pertinenti.
- (21) Gli Stati membri e i portatori di interessi nel settore degli ITS dovrebbero essere incoraggiati a cooperare per raggiungere un accordo sulle definizioni comuni di qualità dei dati al fine di utilizzare indicatori comuni a questo riguardo in tutta la catena di valore dei dati sul traffico, quali la completezza, l'accuratezza e il grado di aggiornamento dei dati, il metodo di acquisizione e il metodo di georeferenziazione utilizzati, nonché i controlli di qualità applicati. Essi dovrebbero inoltre essere incoraggiati a lavorare ulteriormente per stabilire metodi associati di misurazione e monitoraggio della qualità delle diverse tipologie di dati. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a condividere le loro conoscenze, esperienze e migliori pratiche in questo settore nei progetti di coordinamento in corso e futuri.
- (22) È riconosciuto che l'uso dei dati e di servizi di informazione sul traffico in tempo reale prodotti dai fornitori di servizi privati e dai titolari dei dati generati a bordo del veicolo possa rappresentare, per le autorità stradali e per gli operatori stradali, un modo efficace in termini di costi di migliorare la gestione del traffico, la sicurezza stradale e la gestione e la manutenzione delle infrastrutture. Le autorità pubbliche dovrebbero utilizzare condizioni FRAND comuni al momento di ricevere tali dati o servizi per i suddetti compiti, al fine di ridurre gli ostacoli all'accesso e di accrescere la trasparenza in merito alle condizioni di riutilizzo. Gli Stati membri e i pertinenti portatori di interessi sono esortati a definire le condizioni FRAND comuni applicabili al riutilizzo delle tipologie di dati pertinenti per la realizzazione di questi compiti pubblici.
- (23) I fornitori di servizi privati possono utilizzare dati raccolti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali come dati di calcolo per i propri servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Le condizioni e i termini specifici applicabili al riutilizzo di tali dati dovrebbero essere lasciati alle parti in causa, fatte salve le disposizioni della direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾. Alcune tipologie di dati fornite dalle autorità stradali e dagli operatori stradali, quali piani sul traffico, normativa stradale e restrizioni del traffico e misure provvisorie di gestione del traffico, dovrebbero essere riutilizzate dai fornitori di servizi privati al fine di garantire che gli utenti della strada possano accedere alle pertinenti informazioni attraverso i servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

⁽¹²⁾ Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

- (24) Al fine di assicurarsi che le presenti specifiche siano attuate correttamente, gli Stati membri dovrebbero verificare la conformità ai requisiti per quanto riguarda l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati da parte delle autorità stradali, degli operatori stradali, dei produttori di carte digitali, dei gestori dei sistemi di pedaggio, dei portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, dei titolari dei dati generati a bordo del veicolo e dei fornitori di servizi. A tal fine, le autorità competenti dovrebbero avere la possibilità di fare affidamento su dichiarazioni di conformità basate su elementi concreti presentate da autorità stradali, operatori stradali, produttori di carte digitali, gestori dei sistemi di pedaggio, portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento, titolari dei dati generati a bordo del veicolo e fornitori di servizi. Gli Stati membri dovrebbero collaborare per armonizzare il loro approccio nei confronti della valutazione di conformità nei progetti di coordinamento in corso e futuri, favorendo così l'attuazione delle specifiche del presente regolamento.
- (25) Le presenti specifiche non limitano la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche nella misura in cui esse non le obbligano a adottare una posizione specifica per quanto riguarda le informazioni da divulgare e lasciano agli Stati membri un margine sufficiente per tenere conto delle loro tradizioni costituzionali nazionali per quanto riguarda la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche.
- (26) Tenendo conto della portata delle modifiche richieste, occorre abrogare il regolamento delegato (UE) 2015/962,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le specifiche necessarie per assicurare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati da parte dei titolari dei dati e degli utenti dei dati per la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale e per garantire che tali servizi siano precisi e disponibili a livello transfrontaliero per gli utenti finali.
2. Il presente regolamento si applica all'intera rete stradale pubblicamente accessibile al traffico motorizzato. In via eccezionale, non si applica alle strade private, tranne nel caso in cui esse facciano parte della rete globale transeuropea dei trasporti (TEN-T) o siano designate come autostrade o strade principali.
3. Il presente regolamento si applica a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 della direttiva 2010/40/UE.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) «rete stradale transeuropea centrale»: l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete centrale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 2) «rete stradale transeuropea globale»: l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete globale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 3) «autostrada»: una strada che è designata come tale dallo Stato membro in cui ha sede;
- 4) «accessibilità dei dati»: la possibilità di chiedere e ottenere i dati in qualsiasi momento in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico;
- 5) «dati statici»: dati che non cambiano spesso o periodicamente;
- 6) «dati dinamici»: dati che cambiano spesso o periodicamente;
- 7) «aggiornamento dei dati»: qualsiasi modifica dei dati esistenti, compresa la loro cancellazione o l'inserimento di elementi nuovi o ulteriori;

- 8) «informazioni sul traffico in tempo reale»: informazioni derivanti da dati sulle infrastrutture, dati sulla normativa e sulle restrizioni, dati sulle condizioni della rete e dati sull'utilizzo della rete in tempo reale, o una loro combinazione;
- 9) «servizi di informazione sul traffico in tempo reale»: un servizio ITS che offre agli utenti finali informazioni immediate sul traffico in tempo reale;
- 10) «autorità stradale»: qualsiasi autorità pubblica responsabile della pianificazione, del controllo o della gestione delle strade che rientrano nella sua competenza territoriale;
- 11) «operatore stradale»: qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che è responsabile della manutenzione e della gestione della strada e della gestione dei flussi di traffico;
- 12) «fornitore di servizi»: qualsiasi fornitore pubblico o privato di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, ad esclusione di un semplice intermediario che ritrasmette i dati agli utenti dei dati;
- 13) «gestore dei sistemi di pedaggio»: qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che assume il ruolo di fornitore di servizi di pedaggio o esattore di pedaggi, come definiti nella direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾;
- 14) «titolare dei dati»: una persona giuridica, una persona interessata, un'entità pubblica o privata che detiene il diritto di consentire l'accesso, sotto il suo controllo, alle tipologie di dati elencate nell'allegato, conformemente alla legislazione nazionale o dell'Unione applicabile;
- 15) «utente dei dati»: un'autorità stradale, un operatore stradale, un gestore dei sistemi di pedaggio, un fornitore di servizi, un produttore di carte digitali o qualsiasi altro soggetto che utilizza i dati per generare informazioni sul traffico in tempo reale o, laddove consentito dai termini e dalle condizioni determinate dal titolare dei dati, per altre finalità associate alla mobilità;
- 16) «utente finale»: un utente della strada, una persona fisica o giuridica, che abbia accesso a servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- 17) «punto di accesso»: un'interfaccia digitale in cui i dati elencati nell'allegato, unitamente ai metadati corrispondenti, sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati, o dove le fonti e i metadati di tali dati sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti dei dati;
- 18) «metadati»: una descrizione strutturata del contenuto dei dati che agevola la ricerca e l'utilizzo di tali dati;
- 19) «servizi di ricerca»: i servizi che consentono la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tali contenuti;
- 20) «misure provvisorie di gestione del traffico»: misure provvisorie intese a risolvere una determinata perturbazione del traffico e progettate, ad esempio, per controllare e orientare i flussi di traffico;
- 21) «piani sul traffico»: misure di gestione del traffico permanenti progettate da gestori del traffico al fine di controllare e orientare i flussi di traffico in risposta alle perturbazioni ricorrenti o permanenti del traffico;
- 22) «segnalética»: segnale stradale, dispositivo, avviso o segnalética orizzontale che individua un pericolo, avverte le persone delle precauzioni da adottare contro tale pericolo, indica l'esistenza di una normativa stradale o applica tale normativa, a norma della Convenzione di Vienna sulla segnalética stradale;
- 23) «strada principale»: una strada situata al di fuori dell'area urbana che collega importanti città o regioni, o entrambe, non classificata come parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrada;
- 24) «strada privata»: una strada che non è di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto, ad eccezione delle strade che sono di proprietà di un'autorità pubblica stradale o di trasporto ma che sono state assegnate a un ente privato sotto forma di affidamento della gestione;

⁽¹³⁾ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).

- 25) «dati sull'infrastruttura»: dati che descrivono la rete stradale o gli impianti presenti sulla rete stradale o lungo la stessa;
- 26) «dati sulla normativa o sulle restrizioni»: dati inerenti alla normativa stradale o a una restrizione applicabile ai veicoli sulla rete stradale;
- 27) «dati sullo stato della rete»: dati che descrivono situazioni temporanee che possono impedire o rallentare la percorrenza o possono informare l'utente finale in caso di situazioni di pericolo;
- 28) «dati sull'utilizzo della rete in tempo reale»: dati che descrivono l'utilizzo in atto della rete stradale e le possibilità di utilizzo della rete stradale;
- 29) «tipi di dati fondamentali»: tipologie di dati considerati fondamentali per una maggiore affidabilità dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale, che sostengono la sicurezza e l'efficienza della mobilità porta a porta e dei futuri servizi di mobilità;
- 30) «dati generati a bordo del veicolo»: dati creati dal veicolo o da un dispositivo installato a bordo del veicolo o da dispositivi personali che offrono applicazioni ITS mentre il veicolo è in uso;
- 31) «titolare dei dati generati a bordo del veicolo»: un soggetto impegnato nella raccolta, nell'aggregazione o in altro tipo di trattamento dei dati generati a bordo del veicolo per soddisfare i requisiti in materia di privacy;
- 32) «condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie)»: termini di licenza negoziati in buona fede, che consentono l'accesso a servizi o dati in cambio di un equo compenso, alle stesse o simili condizioni stabilite con altri utenti.

Articolo 3

Punti di accesso nazionali

1. Ogni Stato membro istituisce un punto di accesso nazionale. Il punto di accesso nazionale costituisce un unico punto di accesso per gli utenti dei dati ai dati elencati nell'allegato, compresi gli aggiornamenti dei dati, forniti dai titolari dei dati di cui agli articoli da 4 a 11 e relativi al territorio di un determinato Stato membro.

2. I punti di accesso nazionali o comuni esistenti stabiliti per garantire la conformità all'articolo 3 del regolamento delegato (UE) 2015/962 o per soddisfare i requisiti derivanti da altri atti delegati adottati a norma della direttiva 2010/40/UE possono essere utilizzati, se ritenuto opportuno dagli Stati membri, come punti di accesso nazionali ai fini del presente regolamento.

3. I punti di accesso nazionali forniscono agli utenti dei dati servizi di ricerca, ad esempio servizi che consentono la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tali contenuti.

4. I titolari dei dati pubblici e privati garantiscono la predisposizione di metadati al fine di consentire agli utenti dei dati di reperire e utilizzare le serie di dati accessibili tramite i punti d'accesso nazionali.

5. Due o più Stati membri possono istituire un punto di accesso comune.

6. Qualsiasi soggetto che fornisce dati tramite il punto di accesso nazionale può farlo per delega conformemente agli accordi applicabili, ad esempio mediante una banca dati o un aggregatore di terzi. Ciò non solleva il titolare dei dati originale dalle responsabilità relative alla qualità dei dati iniziali forniti.

Articolo 4

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sulle infrastrutture

1. Al fine di agevolare la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i gestori dei sistemi di pedaggio e i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento forniscono i dati sulle infrastrutture elencati nell'allegato, che raccolgono in un formato standardizzato, come ad esempio le specifiche Inspire dei dati sulle reti di trasporto, in formato TN-ITS (CEN/TS17268 e successivi aggiornamenti) o in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 8.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
- i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.

2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:

- a) su base non discriminatoria;
- b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
- c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
- d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.

Articolo 5

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sulla normativa e sulle restrizioni

1. Al fine di agevolare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali e i gestori dei sistemi di pedaggio forniscono i dati sulla normativa e sulle restrizioni elencati nell'allegato, che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in formato TN-ITS (CEN/TS 17268 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 9.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
- i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.

2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:

- a) su base non discriminatoria;
- b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
- c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
- d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.

4. I fornitori di servizi trattano e includono, nei pertinenti servizi da loro forniti e senza costi aggiuntivi per gli utenti finali, dati relativi a tutti i piani sul traffico, alla normativa stradale e alle restrizioni elaborati dalle autorità competenti e resi accessibili mediante il punto di accesso nazionale o comune in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico.

Articolo 6

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sullo stato della rete

1. Al fine di facilitare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi forniscono i dati sullo stato della rete elencati nell'allegato che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 10.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
- i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.

2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:

- a) su base non discriminatoria quando forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali;
- b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
- c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
- d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;
- e) senza alcun obbligo per i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi privati di consentire l'accesso ai loro dati agli utenti dei dati privati o di condividere con questi ultimi tali dati. Lo scambio e il riutilizzo dei dati possono essere soggetti ai termini e alle condizioni determinati dai titolari dei dati privati.

3. Gli utenti dei dati che utilizzano i dati di cui al paragrafo 1 e i titolari dei dati cooperano al fine di garantire che tutte le inesattezze relative ai dati siano segnalate senza indugio ai titolari dei dati da cui provengono i dati stessi.

4. I fornitori dei servizi trattano e includono, nei pertinenti servizi da loro forniti e senza costi aggiuntivi per gli utenti finali, le misure di gestione del traffico provvisorie elaborate dalle autorità competenti e rese accessibili mediante il punto di accesso nazionale o comune in un formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico.

5. Al fine di fornire informazioni adeguate direttamente agli utenti finali e di ottimizzare la manutenzione e la sicurezza stradale, le autorità stradali e gli operatori stradali possono richiedere ai titolari dei dati generati a bordo del veicolo e ai fornitori di servizi di fornire tutte le tipologie di dati sullo stato della rete da loro raccolti e aggiornati in conformità all'articolo 10. Laddove, in risposta a una richiesta da parte di un'autorità stradale o un operatore stradale, il titolare dei dati renda i dati accessibili, si applicano le condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie). I dati sono forniti in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico concordato dagli Stati membri, accompagnato dai metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla loro qualità.

6. I dati sullo stato della rete archiviati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali possono essere utilizzati ai fini della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete. A meno che non sia vietato dagli accordi di licenza, tali dati sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

7. Nei limiti degli accordi di licenza applicabili, i dati predittivi sullo stato della rete calcolati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

8. Gli Stati membri cooperano alla definizione di norme comuni per lo scambio e il riutilizzo dei dati di cui ai paragrafi 6 e 7.

Articolo 7

Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale

1. Al fine di agevolare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale compatibili, interoperabili e continui in tutta l'Unione, le autorità stradali, gli operatori stradali, i fornitori di servizi, i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i portatori di interessi attivi nei settori della ricarica e del rifornimento forniscono i dati sull'utilizzo della rete in tempo reale elencati nell'allegato, che raccolgono in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti). Tutti gli aggiornamenti di tali dati sono effettuati in conformità all'articolo 11.

Se devono essere definite norme aggiuntive o alternative, si applicano le condizioni seguenti:

- gli Stati membri cooperano al fine di definire tali norme aggiuntive o alternative;
- i formati digitali leggibili tramite un dispositivo automatico sono compatibili con le norme esistenti di cui alla prima frase del presente paragrafo.

2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi utente dei dati all'interno del territorio dell'Unione:

- a) su base non discriminatoria quando forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali;
- b) sulla base dei requisiti di qualità minimi che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi;
- c) entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati per creare informazioni sul traffico in tempo reale;
- d) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;
- e) senza alcun obbligo per i titolari dei dati generati a bordo del veicolo e i fornitori di servizi privati di consentire l'accesso ai loro dati agli utenti dei dati privati o di condividere con questi ultimi tali dati. Lo scambio e il riutilizzo dei dati possono essere soggetti ai termini e alle condizioni determinati dai titolari dei dati privati.

3. Al fine di fornire informazioni adeguate direttamente agli utenti finali e di ottimizzare la gestione del traffico e la sicurezza stradale, le autorità stradali e gli operatori stradali possono richiedere ai titolari dei dati generati a bordo del veicolo e ai fornitori di servizi di fornire tutte le tipologie di dati sull'utilizzo della rete in tempo reale da loro raccolti e aggiornati conformemente all'articolo 11. Laddove, in risposta a una richiesta da parte di un'autorità stradale o un operatore stradale, il titolare dei dati renda i dati accessibili, si applicano le condizioni FRAND (eque, ragionevoli e non discriminatorie). I dati sono forniti in formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o in qualsiasi formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico concordato dagli Stati membri, accompagnato dai metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla loro qualità.

4. I dati sull'utilizzo della rete in tempo reale archiviati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali possono essere utilizzati ai fini della gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete. A meno che non sia vietato dagli accordi di licenza, tali dati sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

5. Nei limiti degli accordi di licenza applicabili, i dati predittivi sull'utilizzo della rete in tempo reale calcolati dalle autorità stradali o dagli operatori stradali sono resi accessibili per lo scambio e il riutilizzo, su base non discriminatoria, tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.

6. Gli Stati membri cooperano alla definizione di norme comuni per lo scambio e il riutilizzo dei dati di cui ai paragrafi 4 e 5.

Articolo 8

Aggiornamento dei dati relativi alle infrastrutture

1. Gli aggiornamenti dei dati relativi alle infrastrutture riguardano almeno i parametri seguenti:

- a) la tipologia dei dati di cui al punto 1 dell'allegato interessati dall'aggiornamento;

- b) l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento;
- c) il tipo di aggiornamento (inserimento, modifica o cancellazione);
- d) la descrizione dell'aggiornamento, contenente il valore/i valori, il settore/i settori, le informazioni aggiornate e, se del caso, le ragioni della sostituzione del valore/dei valori e del settore/dei settori da aggiornare;
- e) la data in cui i dati sono stati aggiornati;
- f) la data e l'ora in cui si è verificato o è previsto che si verifichi il cambiamento di una determinata circostanza;
- g) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sulle infrastrutture entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti agli utenti dei dati.

3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.

4. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sulle infrastrutture siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

Articolo 9

Aggiornamento dei dati sulla normativa e sulle restrizioni

1. Gli aggiornamenti dei dati sulla normativa e sulle restrizioni riguardano almeno i seguenti parametri:

- a) la tipologia di dati di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato interessato dall'aggiornamento;
- b) l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento;
- c) il tipo di aggiornamento (inserimento, modifica o cancellazione);
- d) la descrizione dell'aggiornamento, comprendente il periodo in cui si è verificato l'evento e la circostanza imposta, ad esempio per alcuni tipi di veicoli, interessata dall'aggiornamento;
- e) la data in cui i dati sono stati aggiornati;
- f) la data e l'ora in cui si è verificato o è previsto che si verifichi il cambiamento di una determinata circostanza;
- g) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sulla normativa e sulle restrizioni in un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti agli utenti dei dati.

3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.

4. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sulla normativa e sulle restrizioni siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

5. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.

Articolo 10

Aggiornamento dei dati sullo stato della rete

1. Gli aggiornamenti dei dati sullo stato della rete riguardano almeno i seguenti parametri:
 - a) la tipologia di dati di cui ai punti 4 e 5 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
 - b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
 - c) il periodo in cui si sono verificati l'evento o la circostanza interessati dall'aggiornamento;
 - d) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. I pertinenti titolari dei dati garantiscono l'aggiornamento dei dati sullo stato della rete in un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti.

3. I pertinenti titolari dei dati correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate loro da un utente dei dati o da un utente finale.

4. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.

5. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i fornitori di servizi garantiscono che i pertinenti aggiornamenti dei dati sullo stato della rete siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

Articolo 11

Aggiornamento dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale

1. Gli aggiornamenti dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale includono, come minimo, i seguenti parametri:
 - a) la tipologia di dati di cui al punto 6 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
 - b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
 - c) la qualità dell'aggiornamento dei dati come definita nei requisiti di qualità che gli Stati membri concordano in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi.

L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o ampiamente utilizzato e generalmente accettato, che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. Le informazioni sul traffico in tempo reale o i dati ad esse associati sono modificati di conseguenza o revocati non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei dati pertinenti.

3. Quando presentano informazioni agli utenti finali, i fornitori di servizi garantiscono che gli aggiornamenti dei dati sull'utilizzo della rete in tempo reale siano trattati entro un periodo di tempo idoneo a un utilizzo affidabile ed efficace dei dati nei servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

Articolo 12

Valutazione di conformità

1. Gli Stati membri valutano la conformità ai requisiti di cui agli articoli da 3 a 11 dei titolari dei dati e degli utenti dei dati cui i detti articoli si applicano, conformemente ai paragrafi 2 e 3.
2. Al fine di procedere alla valutazione, le autorità competenti degli Stati membri possono chiedere ai titolari dei dati e agli utenti dei dati i seguenti documenti:
 - a) una descrizione dei dati, delle carte digitali o dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale che forniscono nonché le informazioni relative alla loro qualità e alle condizioni di riutilizzo di tali dati;
 - b) una dichiarazione di conformità ai requisiti previsti agli articoli da 3 a 11 basata su elementi concreti.
3. Gli Stati membri effettuano controlli casuali per accertare la correttezza delle dichiarazioni di cui alla lettera b) del paragrafo 2.

Articolo 13

Relazioni

1. Al più tardi entro il 1° gennaio 2023 gli Stati membri forniscono alla Commissione l'elenco e la visualizzazione cartografica delle strade incluse nella rete di strade principali.
2. Nell'ambito delle relazioni di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2010/40/UE gli Stati membri forniscono alla Commissione le seguenti informazioni:
 - a) i progressi compiuti in termini di accessibilità, scambio e riutilizzo delle tipologie dei dati definite nell'allegato;
 - b) l'ambito geografico dei dati accessibili tramite il punto di accesso nazionale, le modifiche apportate alla rete di strade principali e al contenuto dei dati dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e la loro qualità, compresi i criteri utilizzati per definire tale qualità e gli strumenti utilizzati per monitorarla;
 - c) i risultati della valutazione di conformità di cui all'articolo 12 ai requisiti di cui agli articoli da 3 a 11;
 - d) se pertinente, la descrizione delle modifiche apportate al punto di accesso nazionale o comune.

Articolo 14

Disposizioni transitorie

Per un periodo transitorio che durerà fino al 31 dicembre 2027, gli obblighi relativi alle tipologie di dati di cui ai punti 1, 3, 5 e 6 dell'allegato non si applicano per quanto riguarda le strade diverse da:

- a) rete stradale transeuropea globale;
- b) altre autostrade non incluse nella rete stradale transeuropea globale;
- c) strade principali.

Articolo 15

Abrogazione

Il regolamento delegato (UE) 2015/962 è abrogato a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Articolo 16**Entrata in vigore e applicazione**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1º gennaio 2025.

Tuttavia, l'articolo 13 si applica a decorrere dal 1º gennaio 2023.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 2 febbraio 2022

Per la Commissione

La presidente

Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

(di cui agli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 e 14))

1) Tipologie di dati sulle infrastrutture:

- a) collegamenti della rete stradale e loro caratteristiche fisiche:
 - i) geometria;
 - ii) larghezza della strada;
 - iii) numero di corsie;
 - iv) pendenze;
 - v) raccordi;
- b) classificazione delle strade;
- c) ubicazione delle stazioni di pedaggio;
- d) ubicazione delle aree di servizio e delle aree di sosta;
- e) ubicazione dei punti di ricarica per i veicoli elettrici e relative condizioni d'uso;
- f) ubicazione delle stazioni di gas naturale compresso, gas naturale liquefatto, gas di petrolio liquefatto;
- g) ubicazione dei punti di rifornimento e delle stazioni per tutti gli altri tipi di combustibile;
- h) ubicazione delle zone di consegna.

2) Tipologie di dati fondamentali sulla normativa e sulle restrizioni:

- a) normativa che disciplina il traffico statico e dinamico, ove applicabile:
 - i) condizioni di accesso alle gallerie;
 - ii) condizioni di accesso ai ponti;
 - iii) restrizioni di accesso permanenti;
 - iv) limiti di velocità;
 - v) normativa per la consegna delle merci;
 - vi) divieto di sorpasso per i veicoli pesanti;
 - vii) restrizioni in materia di peso/lunghezza/larghezza/altezza;
 - viii) strade a senso unico;
 - ix) limiti di restrizioni, divieti o obblighi con validità zonale, stato di accesso e condizioni per la circolazione in vigore nelle zone a traffico regolamentato;
 - x) direzione di marcia sulle corsie reversibili;
- b) piani sul traffico.

3) Altre tipologie di dati sulla normativa e sulle restrizioni:

- a) ubicazione e identificazione della segnaletica che riflette la normativa stradale e indica i pericoli:
 - i) condizioni di accesso alle gallerie;
 - ii) condizioni di accesso ai ponti;
 - iii) restrizioni di accesso permanenti;
 - iv) altra segnaletica che riflette la normativa stradale;

- b) normativa che disciplina il traffico statico e dinamico, ove applicabile, diversa dalla normativa di cui al punto 2;
 - c) identificazione delle strade a pedaggio, diritti di utenza fissi applicabili e modalità di pagamento disponibili (inclusi canali di vendita e metodi di adempimento);
 - d) diritti di utenza stradale variabili e modalità di pagamento disponibili, inclusi canali di vendita e metodi di adempimento.
- 4) Tipologie di dati fondamentali sullo stato della rete:
- a) chiusura di strade;
 - b) chiusura di corsie;
 - c) lavori stradali;
 - d) misure di gestione del traffico provvisorie.
- 5) Altre tipologie di dati sullo stato della rete:
- a) chiusura di ponti;
 - b) incidenti e inconvenienti;
 - c) cattive condizioni della strada;
 - d) condizioni meteorologiche che influiscono sulla superficie della strada e sulla visibilità.
- 6) Tipologie di dati sull'utilizzo della rete in tempo reale:
- a) volume del traffico;
 - b) velocità del traffico;
 - c) ubicazione e lunghezza delle code;
 - d) tempi di percorrenza;
 - e) tempo di attesa ai valichi di frontiera;
 - f) disponibilità di zone di consegna;
 - g) disponibilità di punti e stazioni di ricarica per i veicoli elettrici;
 - h) disponibilità di punti e stazioni di rifornimento per i tipi di combustibile alternativo;
 - i) prezzo di ricarica/rifornimento ad hoc.
-