



Bruxelles, 5 ottobre 2023
(OR. en)

13738/23

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0419(COD)**

**CODEC 1756
TRANS 393
TELECOM 285
IND 507
DATAPROTECT 254
DIGIT 203
PE 117**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 2-5 ottobre 2023)

I. INTRODUZIONE

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 294 TFUE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

In questo contesto la presidente della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) Karima DELLI (Verts/ALE, FR) ha presentato a nome della commissione TRAN un emendamento di compromesso (emendamento 63) alla proposta di direttiva in oggetto, al cui riguardo Rovana PLUMB (S&D, RO) aveva elaborato un progetto di relazione. Tale emendamento era stato concordato durante i contatti informali di cui sopra. Non sono stati presentati altri emendamenti.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 3 ottobre 2023, la plenaria ha adottato l'emendamento di compromesso (emendamento 63) alla proposta di direttiva in oggetto. La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato².

La posizione del Parlamento rispecchia quanto precedentemente convenuto fra le istituzioni. Il Consiglio dovrebbe pertanto essere in grado di approvare detta posizione.

L'atto sarebbe quindi adottato nella formulazione corrispondente alla posizione del Parlamento.

² La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

P9_TA(2023)0334

Sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 3 ottobre 2023 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (COM(2021)0813 – C9-0471/2021 – 2021/0419(COD))

• **(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

– *Il Parlamento europeo,*

- – vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2021)0813),
- – visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0471/2021),
- – visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- – visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 23 marzo 2022¹,
- – previa consultazione del Comitato delle regioni,
- – visti l'accordo provvisorio approvato dalla commissione competente a norma dell'articolo 74, paragrafo 4, del regolamento e l'impegno assunto dal rappresentante del Consiglio, con lettera del 21 giugno 2023, di approvare la posizione del Parlamento europeo, in conformità dell'articolo 294, paragrafo 4, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- – visto l'articolo 59 del suo regolamento,
- – vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0265/2022),

¹ GU C 290 del 29.7.2022, pag. 126.

- 1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
- 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
- 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

P9_TC1-COD(2021)0419

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 3 ottobre 2023 in vista dell'adozione della direttiva (UE) 2023/... del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 290 del 29 luglio 2022, pag. 126.

² Posizione del Parlamento europeo del 3 ottobre 2023.

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione *del 9 dicembre 2020 dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ■ : mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" ("strategia per una mobilità sostenibile e intelligente")* individua nella diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (*intelligent transport systems – ITS*) un'azione chiave per il conseguimento di una mobilità multimodale connessa e automatizzata, contribuendo quindi alla trasformazione del sistema europeo dei trasporti per raggiungere l'obiettivo di una mobilità efficiente, sicura, sostenibile, intelligente e resiliente. Ciò integra le azioni annunciate nel contesto della strategia faro per un trasporto merci più ecologico al fine di promuovere la logistica multimodale. Nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente è stata altresì annunciata per il 2022 una revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 *della Commissione*³ al fine di prevedere l'obbligatorietà dell'accesso alle serie di dati dinamici, nonché una valutazione della necessità di un'azione normativa in materia di diritti e doveri dei fornitori di servizi digitali multimodali, unitamente a un'iniziativa sull'emissione dei biglietti, compresi quelli ferroviari. *La presente direttiva dovrebbe garantire che le applicazioni ITS nel settore del trasporto stradale consentano un'integrazione senza ostacoli con altri modi di trasporto, quali la ferrovia o la mobilità attiva, facilitando in tal modo il passaggio a detti modi ove possibile, per migliorare efficienza e accessibilità.*

³ Regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1).

- (2) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente conferma l'obiettivo di rendere il tasso di mortalità di tutti i modi di trasporto nell'UE prossimo allo zero entro il 2050. Diverse azioni rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ contribuiscono alla sicurezza degli utenti della strada, quali il servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall), i servizi di informazione sul traffico connessi alla sicurezza stradale e **i servizi di informazione sulle** aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali, come certificato conformemente al regolamento di esecuzione della Commissione (UE) 2022/1012⁵.
- (3) **La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo"** evidenzia il ruolo sempre più importante della mobilità multimodale automatizzata e connessa, insieme ai sistemi intelligenti di gestione del traffico resi possibili dalla digitalizzazione, e l'obiettivo di favorire nuovi servizi di mobilità e trasporto sostenibili in grado di **migliorare la mobilità**, ridurre la congestione e l'inquinamento, in particolare nelle zone urbane, **e favorire la transizione verso modi di trasporto più puliti mediante la promozione del trasferimento modale e di una migliore gestione del traffico. A supporto di tale evoluzione, potrebbe essere opportuno valutare adeguati criteri di vaglio tecnico nel quadro del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ (altresì noto come regolamento sulla tassonomia) per sostenere gli investimenti negli ITS.**

⁴ 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).

⁵ Regolamento delegato (UE) **2022/1012** della Commissione, del **7 aprile 2022, che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di** norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette **e le procedure per la loro certificazione (GU L 170 del 28.6.2022, pag. 27).**

⁶ Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088 (GU L 198 del 22.6.2020, pag. 13).

- (4) La crescente necessità di utilizzare meglio i dati per rendere le catene di trasporto più sostenibili, *sicure*, efficienti e resilienti, richiede un maggiore coordinamento del quadro ITS con altre iniziative volte ad armonizzare e facilitare la condivisione dei dati nei settori della mobilità, dei trasporti e della logistica in una prospettiva multimodale come lo spazio comune europeo dei dati sulla mobilità e le sue componenti, il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷, *e il lavoro portato avanti dal Forum per la logistica e il trasporto digitale (Digital Transport and Logistics Forum – DTLF) tenendo nel contempo conto delle norme in materia di protezione dei dati e tutela della vita privata.*
- (5) In considerazione della necessità di digitalizzare il trasporto stradale, aumentare la sicurezza stradale e ridurre la congestione, è opportuno sviluppare ulteriormente la diffusione e l'uso di sistemi e servizi di trasporto intelligenti su strada sulla rete transeuropea dei trasporti.
- (6) *La digitalizzazione e l'innovazione nel trasporto stradale creano opportunità occupazionali attraverso lo sviluppo di nuovi progetti nel settore.*

⁷ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

- (7) In numerosi Stati membri sono già diffuse applicazioni nazionali di sistemi e servizi di trasporto intelligente nel settore del trasporto stradale. Tuttavia, nonostante i miglioramenti rispetto alla sua adozione nel 2010, dalla valutazione della direttiva 2010/40/UE⁸ sono emerse carenze che determinano il persistere della frammentazione e della mancanza di coordinamento e di continuità geografica dei servizi ITS in tutta l'Unione e alle sue frontiere esterne.
- (8) Nel contesto dell'attuazione dei regolamenti delegati *(UE) n. 885/2013⁸, (UE) n. 886/2013⁹, (UE) 2015/962¹⁰ e (UE) 2017/1926* della Commissione¹¹ che integrano la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri hanno istituito punti di accesso nazionali. I punti di accesso nazionali organizzano l'accesso e il riutilizzo dei dati relativi ai trasporti al fine di contribuire alla fornitura agli utenti finali di servizi ITS interoperabili sulla mobilità e sul traffico a livello di UE. ***Tali dati relativi ai trasporti dovrebbero essere resi disponibili in un formato leggibile tramite un dispositivo automatico nella misura prevista dalla presente direttiva.***

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

I punti di accesso nazionali, insieme ai punti di accesso regionali e locali eventualmente presenti negli Stati membri, costituiscono una componente importante dello spazio comune europeo dei dati sulla mobilità nel contesto della strategia europea per i dati e vi si dovrebbe fare affidamento in particolare per quanto concerne l'accessibilità dei dati.

Cooperando per agevolare l'accesso ai dati attraverso i punti di accesso nazionali, gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per migliorare l'efficacia, l'interoperabilità e la cooperazione dei punti di accesso nazionali in tutta l'Unione e per agevolare l'accesso agli stessi da parte degli utenti dei dati. Sebbene i punti di accesso nazionali siano in funzione in tutti gli Stati membri, sussiste comunque la necessità di migliorare la disponibilità dei dati per quanto riguarda molti tipi di dati ritenuti cruciali per sostenere lo sviluppo dei servizi essenziali che forniscono le informazioni necessarie agli utenti finali.

- (9) *È opportuno rafforzare la cooperazione degli Stati membri nell'applicazione di specifiche relative alla diffusione degli ITS. La Commissione dovrebbe agevolare la cooperazione degli Stati membri in relazione ai settori prioritari, ad esempio adottando orientamenti volti a promuovere la diffusione armonizzata e tempestiva degli ITS all'interno dell'Unione e razionalizzare la condivisione dei tipi di dati elencati nell'allegato III.*
- (10) *L'articolo 20 del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹ impone la disponibilità e l'accessibilità, attraverso un punto di accesso nazionale, di determinati dati statici e dinamici e servizi connessi all'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'intero territorio dell'Unione, a sostegno dello sviluppo di servizi di informazione potenziati per gli utenti finali. Tale disposizione prevede inoltre l'adozione di norme complementari a quelle stabilite nel regolamento delegato (UE) 2022/670 della Commissione¹² per quanto riguarda la trasmissione, la presentazione e le norme di qualità dei dati.*

¹¹ *Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag.1).*

¹² *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 (GU L 122 del 25.4.2022, pag. 1).*

- (11) Al fine di garantire una diffusione coordinata, *efficace e interoperabile* degli ITS nell'intera Unione è opportuno introdurre specifiche, fra cui, se del caso, norme che stabiliscano disposizioni e procedure più dettagliate, in aggiunta alle specifiche già adottate. Prima di adottare specifiche aggiuntive o rivedute, la Commissione dovrebbe valutarne la conformità rispetto a determinati principi definiti di cui all'allegato II. È opportuno innanzitutto accordare la priorità ai quattro settori principali di sviluppo e diffusione degli ITS. Durante l'ulteriore attuazione degli ITS si dovrebbe tenere conto, in termini di progresso tecnologico e di sforzi a livello finanziario, dell'infrastruttura ITS esistente realizzata da un determinato Stato membro. ■
- (12) ■ È opportuno garantire, in particolare per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (*cooperative intelligent transport systems – C-ITS*), che i requisiti per i sistemi ITS non impongano l'uso di un particolare tipo di tecnologia né discriminino a favore dello stesso, *in linea con il principio di neutralità tecnologica stabilito nella direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³. Se possono essere utilizzate tecnologie C-ITS complementari, affidabili e testate in condizioni reali, dovrebbero essere autorizzate applicazioni coesistenti, garantendo nel contempo l'interoperabilità dei sistemi ITS.*

¹³ *Direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, che istituisce il codice europeo delle comunicazioni elettroniche (GU L 321 del 17.12.2018, pag. 36).*

- (13) Le specifiche dovrebbero tenere conto dell'esperienza e dei risultati già ottenuti nel settore degli ITS, dei C-ITS e della mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (*cooperative, connected and automated mobility – CCAM*), in particolare nel contesto di piattaforme C-ITS e CCAM, del Forum europeo per la mobilità multimodale dei passeggeri, **del Forum per la logistica e il trasporto digitale** e della piattaforma europea di attuazione di eCall, e basarsi su di essi.
- (14) Le specifiche dovrebbero promuovere l'innovazione. La maggiore disponibilità dei dati dovrebbe portare ad esempio allo sviluppo di nuovi servizi ITS e, viceversa, l'innovazione dovrebbe individuare le esigenze per le specifiche future. Il partenariato europeo sulla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata nell'ambito di Orizzonte Europa dovrebbe sostenere lo sviluppo e la sperimentazione della prossima ondata di servizi C-ITS, **basandosi sulle specifiche che saranno adottate per i servizi C-ITS e** sostenendo l'integrazione di veicoli altamente automatizzati nei nuovi servizi di mobilità multimodale. **Le nuove tecnologie, in particolare per i C-ITS, devono essere testate in condizioni reali di traffico stradale ed essere riconosciute come servizio affidabile prima di essere diffuse.**

- (15) I C-ITS utilizzano tecnologie che consentono ai veicoli stradali di comunicare tra loro e con le infrastrutture stradali, inclusi i segnali stradali. I servizi C-ITS sono una categoria di servizi ITS basati su un'architettura aperta che consente una relazione molti-molti (*many-to-many*) o pari a pari (*peer-to-peer*) tra le stazioni C-ITS. Ciò significa che tutte le stazioni C-ITS dovrebbero scambiare messaggi tra loro in modo sicuro e non dovrebbero essere limitate allo scambio di messaggi con stazioni predefinite. La maggior parte dei servizi richiede di assicurare l'autenticità e l'integrità dei messaggi C-ITS contenenti informazioni quali posizione, velocità e direzione. Di conseguenza, dovrebbe essere realizzato un modello di fiducia C-ITS comune europeo per stabilire una relazione di fiducia tra tutte le stazioni C-ITS, indipendentemente dalle tecnologie di comunicazione utilizzate. Tale modello di fiducia dovrebbe essere attuato mediante ■ una politica sull'uso di un'infrastruttura a chiave pubblica (*public key infrastructure* – PKI). Il livello più elevato di tale PKI dovrebbe essere l'elenco di fiducia dei certificati europei (*European Certificate Trust List* – ECTL), costituito dalle voci di tutte le autorità di certificazione primaria attendibili in Europa.

Al fine di assicurare il buon funzionamento del modello di fiducia C-ITS, taluni compiti dovrebbero essere svolti a livello centrale. La Commissione dovrebbe assicurare lo svolgimento di tali compiti essenziali, in particolare per quanto riguarda il ruolo *i)* dell'autorità per la politica dei certificati C-ITS ***nella gestione della politica dei certificati e dell'autorizzazione della PKI, ii)*** del gestore dell'elenco di fiducia ***nella creazione e nell'aggiornamento dell'ECTL e, per l'attività regolare, nella comunicazione all'autorità per la politica dei certificati C-ITS per quanto riguarda il funzionamento generale in sicurezza del modello di fiducia C-ITS, e iii)*** del punto di contatto C-ITS ***nella gestione di tutte le comunicazioni con i gestori dell'autorità di certificazione primaria e nella pubblicazione del certificato a chiave pubblica del gestore dell'elenco di fiducia e dell'ECTL. Attualmente la Commissione garantisce inoltre che l'autorità europea di certificazione primaria svolga il proprio ruolo. Tale autorità può, se del caso, essere mantenuta, ad esempio per sostenere i piani di migrazione nel caso in cui un'altra autorità di certificazione primaria sia compromessa.***

- (16) La maggior parte delle azioni ai sensi della direttiva 2010/40/UE, fatta eccezione per eCall, si è concentrata **sull'adozione di specifiche volte a garantire** l'interoperabilità e l'accessibilità dei dati già disponibili in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico nonché sulla diffusione dei servizi ITS, ma non **sono mai stati imposti** obblighi ai soggetti interessati del settore in merito **alla creazione e** alla messa a disposizione di tali dati **nel suddetto formato** o alla diffusione di servizi specifici. Si sono diffusi alcuni servizi ITS ■ : ad esempio il rilevamento degli incidenti, che consente servizi di informazione sul traffico connessi alla sicurezza stradale, **come anche l'uso di** dati cruciali **in altri settori prioritari individuati nella presente direttiva**, ad esempio la normativa stradale, che sostiene servizi importanti quali i limiti di velocità per assistere i veicoli dotati di adattamento intelligente della velocità a norma del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴. L'obbligo di fornitura di **alcuni** servizi ITS ■ e dati cruciali **in formato leggibile tramite un dispositivo automatico** è considerato necessario per assicurare tanto la disponibilità continua di tali dati quanto la fornitura continua di tali servizi in tutta l'Unione. **Ciò implica che le informazioni di base da tradurre in dati in formato leggibile tramite un dispositivo automatico esistano già, indipendentemente dal formato o dal supporto in cui sono presentate. Ad esempio, le informazioni di base esistono soltanto quando le autorità competenti emettono un'allerta meteorologica per il traffico (ad esempio alla radio o su un portale segnaletico).**

¹⁴ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

La presente direttiva non stabilisce se debbano essere prodotte informazioni specifiche sul traffico (ad esempio, con la creazione di piani sul traffico), né in quali circostanze debba essere emessa un'allerta relativa alla sicurezza (ad esempio, se le precipitazioni nevose facciano scattare un'allerta per i conducenti) o quale valore debba essere indicato in una normativa stradale (per esempio, il livello di un limite di velocità). Tutto ciò rimane a discrezione delle autorità competenti, il che implica che nella pratica si applicano differenze (ad esempio, la stessa precipitazione nevosa può far scattare la decisione di emettere un'allerta per il traffico in alcune regioni ma non in altre). Inoltre, l'obbligo di fornitura di alcuni servizi ITS e dati cruciali in formato leggibile tramite un dispositivo automatico non richiede investimenti nelle apparecchiature della rete poste ai margini della carreggiata al fine di raccogliere informazioni supplementari.

I tipi di dati e i servizi la cui fornitura andrebbe resa obbligatoria *a norma della presente direttiva* dovrebbero essere individuati sulla base delle specifiche *adottate dalla Commissione mediante* atti delegati che integrano la direttiva 2010/40/UE, *in particolare i regolamenti delegati (UE) n. 885/2013, (UE) n. 886/2013, (UE) 2017/1926 e (UE) 2022/670 della Commissione*, e riflettere i tipi di dati e i servizi ivi indicati. *Le specifiche già adottate dalla Commissione, comprese le norme ivi menzionate, lasciano un margine di scelta riguardo al contenuto digitale di un'informazione da mettere a disposizione in formato leggibile tramite un dispositivo automatico. Potrebbero essere necessari lavori preparatori, come la profilazione di norme, al fine di prevedere un approccio comune per l'attuazione. In questi casi, il programma di lavoro ITS dovrebbe descrivere i lavori preparatori da svolgere e le date applicabili per la fornitura di tali tipi di dati e dei relativi servizi dovrebbero tenere conto di detti lavori supplementari.*

- (17) *La necessaria conversione delle informazioni non digitali in un formato leggibile tramite un dispositivo automatico richiede un approccio graduale e proporzionato, in considerazione del gran numero di soggetti interessati coinvolti e della disomogeneità delle loro capacità tecniche, nonché della grande quantità di informazioni. Pertanto, la fornitura obbligatoria di determinati dati in un formato leggibile tramite un dispositivo automatico dovrebbe riguardare, nella prima fase, le informazioni create o aggiornate dopo una data di inizio specifica; nella seconda fase, dovrebbero essere soggette a tale obbligo anche le informazioni create precedentemente. Per altri dati, per i quali le informazioni stanno diventando rapidamente obsolete, potrebbe essere sufficiente mettere a disposizione soltanto le informazioni nuove o aggiornate.*
- (18) *Ai fini della continuità, i tipi di dati e i servizi la cui fornitura è obbligatoria a norma della presente direttiva dovrebbero essere disponibili entro un ambito geografico concreto. Anche tale ambito dovrebbe essere definito sulla base di un approccio graduale e proporzionato. Per quanto riguarda i dati sulla regolazione del traffico nei nodi urbani, al fine di garantire la proporzionalità dei pertinenti obblighi, e segnatamente per fornire un rapporto costi-benefici ragionevole, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di limitare la copertura a determinate strade applicando una soglia del flusso di traffico specificata nella presente direttiva.*

- (19) *Ai fini della sicurezza stradale, gli Stati membri sono incoraggiati a rendere i dati accessibili tramite i punti di accesso nazionali il prima possibile (ad esempio i limiti di velocità o i dati dinamici per le aree di parcheggio sicure), anche per le parti della rete stradale che non rientrano nell'ambito geografico definito all'allegato III (ad esempio le autostrade che non fanno parte della rete stradale transeuropea).*
- (20) Dallo studio del 2020 dal titolo "Mapping accessible transport for persons with reduced mobility" ("Mappatura dei trasporti accessibili per le persone a mobilità ridotta") emerge che l'insufficienza dei dati in merito alle caratteristiche di accessibilità impedisce attualmente una pianificazione affidabile del viaggio se si utilizzano aspetti di accessibilità come variabili di ricerca. ***Risulta inoltre che la definizione di requisiti e norme minimi in materia di informazione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta dovrebbe essere considerata estremamente importante a livello dell'Unione e degli Stati membri.*** Al fine di migliorare ulteriormente l'accessibilità del sistema di trasporto e facilitare gli spostamenti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, i servizi di mobilità digitale multimodale ***devono disporre*** di dati ***in formati accessibili*** sui nodi di accesso e sulle loro caratteristiche di accessibilità.

(21) A seguito della relativa dichiarazione contenuta nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, la Commissione è invitata a valutare quali adeguamenti dell'attuale quadro giuridico siano necessari in risposta alle nuove tecnologie di comunicazione elettronica e in che modo i centri di raccolta delle chiamate di emergenza (public safety answering points – PSAP) eCall siano interessati dall'eventuale estensione di eCall ad altre categorie di veicoli quali automezzi pesanti, autobus e pullman, veicoli a motore a due ruote e trattori agricoli. Inoltre, al di là del quadro della presente direttiva, la Commissione è invitata a valutare possibili opzioni per affrontare la questione dell'obsolescenza di eCall nei veicoli con apparecchiature conformi alle attuali specifiche eCall, una volta che saranno disattivate le reti di comunicazione a commutazione di circuito (2G e 3G).

(22) La maggiore integrazione degli ITS e dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, o dei sistemi di veicoli e infrastrutture in generale, implica che tali sistemi faranno sempre più affidamento sulle informazioni che si forniranno reciprocamente. Ciò è vero in particolare per i C-ITS. Tale dipendenza aumenterà con livelli più elevati di automazione. Si prevede che con livelli più elevati di automazione sarà utilizzata ***in modo sicuro*** la comunicazione tra veicoli e infrastrutture per organizzare le manovre e uniformare i flussi di traffico, la qual cosa contribuirà anche alla sostenibilità dei trasporti. ***Tale comunicazione tra i veicoli e l'infrastruttura dovrebbe contribuire all'affidabilità, all'accuratezza e alla disponibilità dei dati.*** Compromettere l'integrità dei servizi ITS potrebbe pertanto avere un grave impatto sulla sicurezza stradale — ad esempio nel caso in cui ***informazioni intenzionalmente false inducano i veicoli a manovre che mettono a rischio gli utenti della strada — e un effetto a catena sul sistema dei trasporti dell'Unione.*** Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione nelle situazioni ■ in cui l'integrità dei servizi ITS fosse compromessa ***e fosse urgentemente necessario un intervento a livello di Unione per garantire il funzionamento sicuro e corretto del sistema dei trasporti dell'Unione o la sicurezza stradale,*** al fine di adottare contromisure per affrontare le cause e le conseguenze di tali situazioni.

Tali contromisure dovrebbero essere adottate il più rapidamente possibile ed essere immediatamente applicabili. Tuttavia, prima di adottare tali contromisure la Commissione dovrebbe compiere ogni sforzo possibile per consultare gli esperti degli Stati membri. Inoltre, tenuto conto del fatto che possono esistere piani di gestione delle emergenze a vari livelli di intervento per far fronte a una serie di possibili guasti del sistema, la Commissione dovrebbe adottare tali contromisure solo in situazioni di emergenza qualora le misure correttive adottate dalle autorità nazionali competenti non garantiscano una risposta tempestiva ed efficace. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵. In considerazione della necessità di assicurare la continuità dei trasporti, è opportuno applicare la proroga della validità di tali contromisure oltre i sei mesi avvalendosi della possibilità prevista ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 182/2011. Tali contromisure dovrebbero decadere non appena è attuata una soluzione alternativa o la situazione di emergenza è risolta.

- (23) ***Qualsiasi trattamento di dati personali a norma della presente direttiva, come il trattamento dei dati relativi all'ubicazione al fine di identificare, direttamente o indirettamente, una persona, dovrebbe essere effettuato conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e tutela della vita privata, stabilito in particolare nel regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷. A norma dell'articolo 6 del regolamento (UE) 2016/679, la presente direttiva dovrebbe specificare la finalità per cui i dati personali possono essere trattati a norma della direttiva stessa.***

¹⁵ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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 (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

- (24) Quando comportano il trattamento di dati personali, le specifiche elaborate a norma della presente direttiva dovrebbero ***prevedere garanzie adeguate ed opportune in materia di protezione dei dati personali in linea con le*** prescrizioni del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE, ***anche per quanto riguarda la durata massima di conservazione dei dati e la loro anonimizzazione o pseudonimizzazione.*** In particolare, ***fatti salvi eventuali requisiti specifici stabiliti dal diritto dell'Unione per quanto riguarda l'uso di dati anonimizzati o pseudonimizzati,*** ogniqualvolta sia possibile conseguire ugualmente le finalità perseguite ***con il trattamento dei dati personali e qualora sia tecnicamente realizzabile, dovrebbero essere utilizzati dati anonimizzati. In altri casi dovrebbe essere incoraggiato l'uso di dati pseudonimizzati, ad esempio attraverso il sistema di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS dell'UE, al fine di*** migliorare la tutela della vita privata delle persone fisiche, in linea con il principio della protezione dei dati fin dalla progettazione. ***L'uso dei dati personali derivanti dai modelli di mobilità o dal riconoscimento facciale non può comportare alcuna forma di discriminazione sociale. Inoltre, in tali specifiche o nel diritto nazionale, a seconda dei casi, dovrebbero essere previste garanzie, in particolare contro l'uso improprio, compreso l'accesso illecito, l'alterazione o la perdita, conformemente ai requisiti del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE.***
- (25) La direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸ si applica ai prodotti per i quali la legislazione settoriale non prevede disposizioni più specifiche con il medesimo obiettivo di sicurezza, così come quando gli obblighi in materia di sicurezza imposti dalla legislazione settoriale non coprono gli aspetti e i rischi o la categoria di rischi coperti da tale direttiva (altresì nota come "rete di sicurezza").

¹⁸ Direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 dicembre 2001, relativa alla sicurezza generale dei prodotti (GU L 11 del 15.1.2002, pag. 4).

(26) Quando è necessario svolgere una valutazione della conformità, le specifiche dovrebbero includere disposizioni dettagliate che illustrino la procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'uso dei componenti. Per quanto concerne taluni servizi ITS, in particolare i servizi C-ITS, per assicurare la sicurezza e il corretto funzionamento del sistema sono essenziali la conformità costante a determinati requisiti e l'interoperabilità. Di conseguenza, ove necessario, le specifiche che stabiliscono requisiti per i prodotti dovrebbero stabilire anche procedure relative alla vigilanza del mercato, compresa una clausola di salvaguardia. Tali disposizioni dovrebbero basarsi sulla decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹, in particolare per quanto riguarda i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato. Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰ istituisce un quadro per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e delle relative parti o apparecchiature, mentre i regolamenti (UE) n. 167/2013²¹ e (UE) n. 168/2013²² del Parlamento europeo e del Consiglio stabiliscono norme sull'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e di quadricicli, veicoli agricoli o forestali e relative parti o apparecchiature. Pertanto, fornire una valutazione della conformità di apparecchiature e applicazioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tali atti legislativi costituirebbe una duplicazione.

¹⁹ Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

²⁰ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

²¹ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

²² Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

Tali atti legislativi sull'omologazione dei veicoli si applicano comunque alle apparecchiature relative agli ITS installate a bordo dei veicoli ma non alle apparecchiature e ai software ITS dell'infrastruttura stradale esterna, che dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva. In quest'ultimo caso, le specifiche potrebbero prevedere procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato. Tali procedure dovrebbero essere limitate a quanto necessario in ciascun singolo caso ***e mirare, se del caso, a un approccio sistematico alle norme sulla designazione degli organismi di valutazione della conformità e alle procedure applicabili, in particolare per quanto riguarda le applicazioni e i servizi transfrontalieri.***

- (27) Quando la diffusione e l'uso di apparecchiature e software ITS includono sistemi di intelligenza artificiale, dovrebbero essere prese in considerazione le disposizioni di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale (regolamento sull'intelligenza artificiale).

- (28) Per le applicazioni e i servizi ITS per i quali sono richiesti servizi di sincronizzazione e posizionamento precisi e garantiti, dovrebbero essere utilizzate infrastrutture satellitari o qualsiasi tecnologia che fornisca livelli equivalenti di precisione. Le sinergie tra il settore dei trasporti e quello spaziale dell'Unione dovrebbero essere sfruttate per favorire un uso più ampio delle nuove tecnologie, che rispondano alle esigenze di precisione e garanzia dei servizi di sincronizzazione e posizionamento. Il programma spaziale dell'Unione istituito dal regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio²³ fornisce dati, informazioni e servizi relativi allo spazio di alta qualità, aggiornati e sicuri, attraverso il sistema Galileo, il Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) e Copernicus.
- (29) La fornitura di servizi di sincronizzazione e posizionamento sicuri e affidabili costituisce un elemento essenziale per un funzionamento efficace delle applicazioni e dei servizi ITS. Di conseguenza, è opportuno assicurarne la compatibilità con il meccanismo di autenticazione previsto dal programma Galileo al fine di attenuare gli attacchi di spoofing in relazione ai segnali del sistema globale di navigazione satellitare ("GNSS"). ***Ciò non esclude il ricorso ad altri meccanismi comprovati che offrano lo stesso livello di fiducia al fine di garantire l'affidabilità delle informazioni sulla posizione e sul tempo.***

²³ Regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale e che abroga i regolamenti (UE) n. 912/2010, (UE) n. 1285/2013 e (UE) n. 377/2014 e la decisione n. 541/2014/UE (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 69).

- (30) Nell'ambito dell'elaborazione dei programmi di lavoro adottati dalla Commissione ai sensi della direttiva 2010/40/UE dovrebbero essere consultati gli Stati membri e altri soggetti interessati del settore, fra cui altri gruppi di esperti, ***in particolare il gruppo consultivo europeo sugli ITS***, e comitati della Commissione che si occupano degli aspetti digitali dei trasporti.
- (31) ***Le norme in materia di relazioni dovrebbero essere semplificate e agevolare l'analisi comparativa. Pertanto, una relazione di uno Stato membro ogni tre anni, riguardante l'attuazione della presente direttiva e di tutti gli atti delegati e di esecuzione, dovrebbe sostituire i vari obblighi informativi esistenti e dovrebbe essere previsto un modello comune comprendente determinati indicatori chiave di prestazione. Sulla base dell'esperienza acquisita con l'uso di indicatori chiave di prestazione volontari nelle relazioni, la Commissione dovrebbe poter selezionare alcuni di tali indicatori da includere nel modello armonizzato.***
- (32) ***La Commissione e gli Stati membri sono incoraggiati a favorire la cooperazione con i paesi terzi, in particolare i paesi candidati all'adesione all'Unione e i paesi terzi in cui sono situati corridoi di transito che collegano gli Stati membri. La Commissione è incoraggiata a promuovere anche la cooperazione a livello internazionale.***

- (33) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per quanto riguarda l'adozione *e l'aggiornamento dei programmi di lavoro e l'adozione* del modello per le relazioni che devono essere presentate dagli Stati membri **■**. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.
- (34) Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare l'elenco dei tipi di dati per i quali gli Stati membri devono assicurare la disponibilità **■**, per un periodo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva. Tale periodo dovrebbe essere tacitamente prorogato per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti e con i soggetti interessati, *in rappresentanza di tutte le categorie di utenti della strada e altre parti interessate*, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

²⁴ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

- (35) Ai fini di un approccio coordinato, la Commissione dovrebbe assicurare la coerenza tra le attività del comitato istituito dalla presente direttiva e quelle dei comitati istituiti dai regolamenti (UE) n. 165/2014²⁵, (UE) 2019/1239²⁶, (UE) 2020/1056²⁷ e (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nonché dalle direttive 2007/2/CE²⁸ e (UE) 2019/520²⁹ del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (36) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare la diffusione coordinata e coerente di *ITS* interoperabili in tutta l'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e/o dal settore privato ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

²⁵ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

²⁶ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64).

²⁷ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

²⁸ 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).

²⁹ 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).

- (37) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi³⁰, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (38) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il **2 marzo** 2022.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

³⁰ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

³¹ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

Articolo 1
Modifiche della direttiva 2010/40/UE

La direttiva 2010/40/UE è così modificata:

1) all'articolo 1 è inserito il paragrafo seguente:

"2 bis. La presente direttiva disciplina la disponibilità dei dati e la diffusione di servizi ITS nei settori prioritari di cui all'articolo 2 con **la** copertura geografica specifica **stabilita nell'allegato III per i dati e la copertura geografica specifica stabilita nell'allegato IV per i servizi ITS.**";

2) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Ai fini della presente direttiva costituiscono settori prioritari per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme:

- a) **Settore prioritario** I: i servizi ITS per l'informazione e la mobilità;
- b) **Settore prioritario** II: i servizi ITS per i viaggi, i trasporti e la gestione del traffico;
- c) **Settore prioritario** III: i servizi ITS per la sicurezza stradale e dei trasporti;
- d) **Settore prioritario** IV: i servizi **ITS** per la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata.";

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) *il punto 2) è sostituito dal seguente:*

"2) "interoperabilità", capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali che li sottendono di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze, consentendo la continuità dei servizi ITS;"

b) *il punto 4) è sostituito dal seguente:*

"4) "servizio ITS", fornitura di un'applicazione ITS tramite un quadro organizzativo e operativo chiaramente definito allo scopo di contribuire a migliorare la sicurezza degli utenti, l'efficienza, la mobilità sostenibile o il comfort, o di facilitare o supportare le operazioni di trasporto e la mobilità;"

c) *il punto 14) è sostituito dal seguente:*

"14) "dati stradali", dati sulle caratteristiche dell'infrastruttura stradale, inclusi i segnali stradali fissi e le loro caratteristiche di sicurezza regolamentari nonché le infrastrutture di ricarica e di rifornimento con combustibili alternativi;"

d) il punto 18) è sostituito dal seguente:

"18) "norma", norma ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

* Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).";

e) sono inseriti i punti seguenti ■ :

"19) "sistemi di trasporto intelligenti cooperativi" o "C-ITS", sistemi di trasporto intelligenti che consentono agli utenti ITS di *interagire e* collaborare scambiandosi messaggi sicuri e affidabili *senza alcuna conoscenza reciproca preliminare e in modo non discriminatorio*;

20) "servizio C-ITS", servizio ITS fornito attraverso C-ITS;

- 21) "disponibilità dei dati", l'esistenza di dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico;
- 22) "punto di accesso nazionale", interfaccia digitale istituita da uno Stato membro che costituisce un punto di accesso unico ai dati, come definito nelle specifiche di cui all'articolo 6;
- 23) "accessibilità dei dati", la possibilità di chiedere e ottenere dati in formato digitale leggibile tramite un dispositivo automatico ■ ;
- 24) "servizio digitale di mobilità multimodale", servizio che fornisce informazioni sul traffico e dati di viaggio quali l'ubicazione di strutture di trasporto, orari, disponibilità o tariffe per più di un modo di trasporto, che può comprendere caratteristiche che consentono l'effettuazione di prenotazioni o pagamenti oppure l'emissione di biglietti;
- 25) ***"informazioni di base", informazioni nell'ambito di applicazione della presente direttiva che sono state ritenute pertinenti per informare gli utenti della strada e degli ITS, in particolare da parte delle autorità stradali qualora siano responsabili di tali informazioni;***
- 26) ***"strada principale", una strada situata al di fuori delle aree urbane, designata da uno Stato membro, che collega importanti città o regioni, o entrambe, e che non è classificata come parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrada."***

4) *è inserito l'articolo seguente:*

"Articolo 4 bis

Programma di lavoro

1. *Entro il ... [12 mesi dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva], la Commissione, previa consultazione del gruppo consultivo europeo sugli ITS istituito con decisione della Commissione del 4 maggio 2011* e dei soggetti interessati del settore, adotta un atto di esecuzione che stabilisce un programma di lavoro. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 4. Il programma di lavoro comprende almeno gli elementi seguenti:*
 - a) *obiettivi e date per la sua attuazione ogni anno, con l'indicazione dei punti per i quali devono essere elaborate specifiche conformemente all'articolo 6;*
 - b) *i tipi di dati che la Commissione sta considerando di aggiungere all'allegato III o di cancellare da tale allegato mediante gli atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 1 bis;*
 - c) *i lavori preparatori che la Commissione deve svolgere in cooperazione con i soggetti interessati e gli Stati membri a norma dell'articolo 7, paragrafo 1.*

2. *Prima di ogni successiva proroga quinquennale del potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono un nuovo programma di lavoro, il quale comprende almeno gli elementi di cui al paragrafo 1, lettere da a) a c). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 4.*

* *Decisione della Commissione, del 4 maggio 2011, che istituisce il gruppo consultivo europeo sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS) (2011/C 135/03) (GU C 135 del 5.5.2011, pag. 3).";*

5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Applicazione di specifiche alla diffusione di ITS

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le specifiche adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 6 siano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS all'atto della **■** diffusione ***di tali applicazioni e servizi ITS***, conformemente ai principi di cui all'allegato II. Resta impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel suo territorio. Tale diritto lascia impregiudicato ***l'articolo 6 bis. ■***
2. ***Se del caso***, gli Stati membri collaborano, ***anche con i soggetti interessati***, in relazione ai settori prioritari, nella misura in cui non siano state adottate specifiche per quanto concerne tali settori.

3. Gli Stati membri collaborano, *ad esempio attraverso progetti di coordinamento sostenuti dall'Unione e*, qualora necessario, anche con i soggetti interessati del settore, in merito agli aspetti operativi dell'attuazione **■** delle specifiche adottate dalla Commissione, quali norme e profili armonizzati a livello di Unione, definizioni comuni, metadati comuni, requisiti di qualità comuni e aspetti relativi all'interoperabilità delle architetture dei punti di accesso nazionali, condizioni comuni di scambio dei dati, *accesso sicuro e* attività comuni di formazione e sensibilizzazione. *Per quanto riguarda i requisiti per i fornitori di dati, gli utenti dei dati e i fornitori di servizi ITS stabiliti nelle specifiche, gli Stati membri cooperano anche con riguardo alle pratiche per valutare la conformità a tali requisiti, allo sviluppo di meccanismi per l'applicazione della conformità e alle questioni riguardanti la cooperazione transfrontaliera."*;

6) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Fatte salve le procedure di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*}, le specifiche precisano, ove opportuno, le *situazioni nelle* quali gli Stati membri possono stabilire, previa notifica alla Commissione, norme supplementari per la fornitura di servizi ITS in tutto o parte del loro territorio **■**. *Tali* norme non *costituiscono* un ostacolo per l'interoperabilità;"

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Le specifiche, ove opportuno, si fondano sulle norme di cui all'articolo 8.

Le specifiche *comprendono norme per la definizione di parametri relativi alla qualità e all'idoneità all'uso*. Se del caso e in particolare se giustificato da esigenze di sicurezza e interoperabilità, *le specifiche comprendono* norme sulla valutazione della conformità e sulla vigilanza del mercato, compresa una clausola di salvaguardia, a norma della decisione n. 768/2008/CE.

Gli Stati membri possono designare uno o più organismi competenti a effettuare la valutazione della conformità ai requisiti stabiliti nelle specifiche, soggetti a eventuali norme specifiche sulla valutazione ivi stabilite.

Le specifiche rispettano i principi esposti nell'allegato II.

* Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).";

c) *è inserito il paragrafo seguente:*

"8. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12, che stabilisce le specifiche di cui al presente articolo. Tali atti delegati non riguardano più di un settore prioritario e sono adottati per ciascuna delle azioni prioritarie.";

7) *è inserito l'articolo seguente:*

"Articolo 6 bis

Disponibilità dei dati *e diffusione dei servizi ITS*

1. Gli Stati membri provvedono affinché, *qualora esistano già le informazioni di base*, i dati per la copertura geografica ■ siano disponibili *per ciascun tipo di dati di cui all'allegato III*.

Gli Stati membri provvedono affinché i dati corrispondenti alle informazioni di base create o aggiornate alla data indicata nella terza colonna dell'allegato III o successivamente a tale data siano resi disponibili senza indugio.

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché, salvo se altrimenti disposto nell'allegato III, altri dati corrispondenti a tutte le informazioni di base esistenti, creati o aggiornati prima della data indicata nella quarta colonna di tale allegato siano resi disponibili senza indugio dopo tale data.

Se nella quarta colonna dell'allegato III non figura alcuna data, le date applicabili sono definite per mezzo di un atto delegato adottato a norma dell'articolo 7.

I termini di cui al presente paragrafo si applicano solo all'infrastruttura esistente. Per l'infrastruttura completata in una data successiva, tali termini sono intesi come le date di completamento.

Gli Stati membri provvedono affinché tali dati siano accessibili *attraverso* i punti di accesso nazionali entro la stessa data.

2. *Gli Stati membri provvedono affinché i servizi ITS di cui all'allegato IV siano diffusi secondo la copertura geografica non appena possibile e, in ogni caso, non oltre le date corrispondenti di cui a tale allegato."*

■

8) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

■

"Articolo 7

Modifiche dell'allegato III

1. Prima di adottare atti delegati a norma del presente articolo, la Commissione, nell'ambito del processo di consultazione ricorrente e in collaborazione con gli esperti designati dagli Stati membri e con i soggetti interessati, accerta la maturità delle descrizioni del contenuto digitale dei tipi di dati che devono essere resi disponibili a norma dell'articolo 6 bis e garantisce il completamento degli opportuni lavori preparatori.

1 bis. A seguito di un'analisi costi-benefici e di ■ consultazioni adeguate **e tenendo conto degli sviluppi del mercato e dell'evoluzione della tecnologia in tutta l'Unione**, il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione conformemente all'articolo 12 al fine di modificare ■ l'allegato III:

- a) aggiungendo tipi di dati che rientrano fra le categorie o sottocategorie di dati di cui all'allegato III ed elencati nelle specifiche stabilite a norma dell'articolo 6, paragrafo 8, qualora la disponibilità di tali tipi di dati comporti, secondo un'analisi costi-benefici, vantaggi e miglioramenti sostanziali e chiaramente giustificati in termini di sostenibilità dei trasporti, sicurezza dei trasporti o efficienza e gestione dei trasporti, nonché definendo le date applicabili;**
- b) cancellando i tipi di dati dall'allegato III, ove chiaramente giustificato;**

- c) *definendo le date applicabili per i tipi di dati elencati nell'allegato III per i casi in cui al ... [data di entrata in vigore della presente direttiva] non sia stata definita alcuna data.*

2. *Gli atti delegati adottati a norma del paragrafo 1 bis del presente articolo sono coerenti con i tipi di dati stabiliti nel programma di lavoro più recente adottato a norma dell'articolo 4 bis. Tali atti delegati riguardano, se del caso, il contenuto digitale definito nel quadro dei lavori preparatori di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti delegati non riguardano più di un settore prioritario.*

3. *La copertura geografica per i tipi di dati di cui al paragrafo 1 bis, lettere a) e c), è pari o più limitata rispetto a quella definita nell'allegato III per le categorie o sottocategorie cui appartengono i tipi di dati, seguendo, se del caso, un approccio graduale.*

4. *Le date stabilite negli atti delegati di cui al paragrafo 1 bis, lettere a) e c):*

- a) *per quanto riguarda la terza colonna dell'allegato III, non sono anteriori alla data che corrisponde a due anni dopo l'entrata in vigore dell'atto delegato in questione e, se del caso, seguono un approccio graduale;*
- b) *per quanto riguarda la quarta colonna dell'allegato III, non sono anteriori alla data che corrisponde a quattro anni dopo l'entrata in vigore dell'atto delegato in questione.*

Nel caso in cui l'allegato III indichi già una data nella terza colonna, la data della quarta colonna:

- a) *non è anteriore alla data che corrisponde a due anni dopo la data specificata nella terza colonna e non è anteriore alla data che corrisponde a due anni dopo l'entrata in vigore dell'atto delegato in questione;*
- b) *per quanto riguarda i dati statici relativi alla mobilità multimodale per i servizi di informazione sulla mobilità multimodale a livello di UE (ubicazione dei nodi di accesso individuati) sull'intera rete di trasporto dell'Unione, la data non è anteriore al 31 dicembre 2032.*

Tuttavia, se la disponibilità dei dati esistenti corrispondenti a informazioni create o aggiornate prima della data indicata nella terza colonna dell'allegato III non è ritenuta necessaria in quanto le informazioni corrispondenti stanno diventando rapidamente obsolete, gli atti delegati adottati a norma del paragrafo 1 bis, lettere a) e c), del presente articolo, possono indicare nella quarta colonna dell'allegato III che l'obbligo di cui all'articolo 6 bis, paragrafo 1, quarto comma, non si applica a tali dati.

5. *Nell'adottare atti delegati a norma del presente articolo, la Commissione tiene conto delle prescrizioni del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE, in particolare per quanto riguarda il rischio di interferenza con i dati personali, nonché dei costi e delle risorse umane necessari per rendere disponibili i dati pertinenti con un livello di qualità sufficiente al fine di garantire che tali interferenze, costi e risorse, in particolare quelli sostenuti dalle autorità pubbliche, siano ridotti al minimo. La Commissione esamina inoltre i costi e gli oneri amministrativi per gli operatori privati che possono essere tenuti a fornire i dati.";*

9) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 7 bis

Misure provvisorie

- 1. *Fatti salvi i meccanismi di preparazione e risposta agli incidenti, come quelli istituiti a norma della direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio**, la Commissione può, *su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, in situazioni di emergenza*, adottare atti di esecuzione immediatamente applicabili che *stabiliscano contromisure per affrontare le cause e le conseguenze di tale situazione, quali la sospensione degli obblighi nell'ambito dei settori prioritari di cui all'articolo 2. Qualora ritenga che si sia verificata una situazione di emergenza, la Commissione informa quanto prima gli Stati membri.***
- 2. *La Commissione può adottare atti di esecuzione conformemente al paragrafo 1 solo in caso di situazioni di emergenza impreviste derivanti dal fatto che risultano compromesse la disponibilità o l'integrità dei servizi ITS, che sono oggetto di specifiche adottate a norma dell'articolo 6, qualora tale situazione rischi di compromettere il funzionamento corretto e sicuro del sistema di trasporti dell'Unione o abbia ripercussioni negative sulla sicurezza stradale, e solo qualora non si possa prevedere che l'applicazione di un meccanismo di risposta agli incidenti o la modifica delle specifiche a norma dell'articolo 6 garantirà una risposta tempestiva ed efficace. Le misure adottate dalla Commissione si limitano esclusivamente ad affrontare le cause e le conseguenze di tali situazioni di emergenza.***

3. *L'adozione di misure provvisorie a norma del presente articolo lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri a intervenire in una situazione di emergenza relativa a questioni di sicurezza o di difesa nazionali che incidono sulle applicazioni e sui servizi ITS diffusi sul loro territorio.*
4. *Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 1 sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3. Tali atti di esecuzione hanno un periodo di validità non superiore a 8 mesi. qualora ritenga che la situazione di emergenza sia cessata o qualora abbia modificato le specifiche pertinenti al fine di porre rimedio alla situazione, la Commissione informa gli Stati membri. La Commissione abroga tali atti di esecuzione una volta cessata tale situazione o quando la Commissione ha modificato le specifiche pertinenti al fine di porre rimedio alla situazione, a seconda dell'evento che si verifica per primo.*

* *Direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (GU L 194 del 19.7.2016, pag. 1).";*

10) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Norme

1. Le norme necessarie all'interoperabilità, compatibilità e continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS sono sviluppate nei settori prioritari e per le azioni prioritarie. A tal fine la Commissione, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 15, chiede agli enti di normazione competenti, secondo la procedura di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio^{*}, di compiere ogni sforzo necessario per adottare rapidamente le norme in questione.
2. Nel conferire mandato agli enti di normazione, sono osservati i principi esposti all'allegato II, nonché ogni altra disposizione funzionale inclusa in una specifica adottata in conformità dell'articolo 6.

* Direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (GU L 241 del 17.9.2015, pag. 1).";

11) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Disposizioni in materia di protezione dei dati e tutela della vita privata

- 1. *I dati che costituiscono dati personali ai sensi dell'articolo 4, punto 1, del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio* sono trattati a norma della presente direttiva solo nella misura in cui tale trattamento sia necessario per il funzionamento delle applicazioni, dei servizi e delle azioni ITS di cui all'allegato I della presente direttiva al fine di garantire la sicurezza stradale e una migliore gestione del traffico, della mobilità o degli incidenti.***

- 2. Qualora riguardino il trattamento di dati ■ che costituiscono dati personali ai sensi dell'articolo 4, punto 1, del regolamento (UE) 2016/679 ■, le specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6 stabiliscono le categorie di tali dati e prevedono garanzie adeguate in materia di protezione dei dati personali ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE. *In tali casi, la valutazione d'impatto di cui all'articolo 6, paragrafo 7, della presente direttiva, comprende un'analisi dell'impatto di tale trattamento sulla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali.***

3. *Qualora l'anonimizzazione sia tecnicamente realizzabile e le finalità del trattamento dei dati possano essere conseguite con dati anonimizzati, sono utilizzati dati anonimizzati.*

4. *Qualora l'anonimizzazione non sia tecnicamente realizzabile o le finalità del trattamento dei dati non possano essere conseguite con dati anonimizzati, i dati sono pseudonimizzati, a condizione che la pseudonimizzazione sia tecnicamente realizzabile e che le finalità del trattamento dei dati possano essere conseguite utilizzando dati pseudonimizzati.*

* 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).";

12) è inserito l'articolo seguente ■ :

"Articolo 10 bis

Sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS

Le specifiche per il settore prioritario di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), che devono essere adottate dalla Commissione nell'esercizio dei suoi poteri a norma dell'articolo 6, paragrafo 8, **comprendono l'istituzione del** sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS di cui all'allegato I, punto 4.3. **Le specifiche per tale sistema stabiliscono i compiti corrispondenti ai** ruoli seguenti:

- a) autorità per la politica dei certificati C-ITS;
- b) gestore dell'elenco di fiducia C-ITS;
- c) punto di contatto C-ITS.

La Commissione è responsabile di assicurare **che i doveri** di tali ruoli **siano adempiuti.**";

13) l'articolo 12 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 6 e 7 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.";

b) *il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:*

"3. La delega di potere di cui agli articoli 6 e 7 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.";

c) *il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:*

"6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6 o 7 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.";

14) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo sugli ITS (CEI). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con il suo articolo 5. █
4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

█

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

* Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).";

15) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Relazioni ■

1. Entro il ... [15 mesi dalla data di entrata in vigore *della presente direttiva*], gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione della presente direttiva e *degli* atti delegati *adottati sulla base della stessa, nonché* sulle attività e sui progetti nazionali *principali* riguardanti i settori prioritari e *alla disponibilità dei dati e dei servizi di cui agli allegati III e IV.*
2. La Commissione *adotta* atti di esecuzione che stabiliscano il modello per le relazioni iniziali e sullo stato di avanzamento dei lavori, comprensivo di un elenco di indicatori chiave di prestazione *per valutare l'attuazione della presente direttiva e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base della stessa. Tali atti di esecuzione, alla luce del principio di proporzionalità e sulla base delle migliori pratiche, distinguono tra indicatori chiave di prestazione obbligatori da includere nelle relazioni e indicatori aggiuntivi che possono essere inclusi in tali relazioni, se del caso.* Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura *d'esame* di cui all'articolo *15, paragrafo 4.*

3. Successivamente alla relazione iniziale, gli Stati membri riferiscono ogni tre anni sui progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva e **degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base della stessa. La Commissione garantisce che i termini per la presentazione delle relazioni stabiliti negli atti delegati adottati sulla base dell'articolo 6 siano allineati a tale frequenza.**

4. Al più tardi **dodici** mesi dopo ciascuna scadenza per la presentazione delle relazioni degli Stati membri, **la Commissione presenta** al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva **e degli atti delegati adottati sulla base della stessa.** La relazione è corredata di un'analisi del funzionamento e dell'attuazione **degli articoli da 5 a 11 e dell'articolo 16**, comprese le risorse finanziarie utilizzate e necessarie. **La relazione valuta inoltre** la necessità di apportare eventuali modifiche alla presente direttiva.";

■

16) *è inserito l'articolo seguente:*

"Articolo 18 bis

Riesame

Entro il 31 dicembre 2028, sulla base dell'ultima relazione della Commissione elaborata a norma dell'articolo 17, paragrafo 4, la Commissione riesamina l'articolo 6 bis, l'articolo 7 e gli allegati III e IV e può, se del caso, presentare una proposta di modifica. In particolare, sulla base dei progressi compiuti per quanto riguarda la disponibilità e l'accessibilità dei dati e la diffusione dei servizi, e tenendo conto del loro maggiore utilizzo attraverso le applicazioni ITS, la Commissione può proporre di adattare l'ambito geografico di determinati tipi di dati e servizi e di aggiungere tipi di dati e servizi considerati essenziali per l'ulteriore diffusione degli ITS.";

17) *l'allegato I è sostituito dal testo che figura nell'allegato I della presente direttiva;*

18) *l'allegato II è sostituito dal testo che figura nell'allegato II della presente direttiva;*

19) *il testo che figura nell'allegato III della presente direttiva è aggiunto come allegato III;*

20) *il testo che figura nell'allegato IV della presente direttiva è aggiunto come allegato IV.*

Articolo 2
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... [24 mesi dalla data di entrata in vigore **della presente direttiva**]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

In deroga al primo comma, gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'obbligo di comunicazione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva 2010/40/UE prima del termine per la presentazione della relazione di cui a tale articolo.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3
Entrata in vigore

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

Articolo 4
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...,

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I
"ALLEGATO I
SETTORI PRIORITARI

(di cui all'articolo 2)

1. Settore prioritario I: servizi ITS per l'informazione e la mobilità

Le specifiche e le norme relative ai servizi ITS per l'informazione e la mobilità destinati ai passeggeri comprendono gli aspetti che seguono.

1.1. Specifiche per i servizi digitali di mobilità multimodale a livello di UE (compresi i servizi di informazione sulla mobilità multimodale a livello di UE)

La definizione dei requisiti necessari affinché in tutto il territorio dell'UE i servizi digitali di mobilità multimodale e i servizi analoghi che forniscono informazioni, funzionalità di prenotazione o acquisto per più di un operatore dei trasporti nell'ambito dello stesso modo di trasporto sulla base:

- 1.1.1. della disponibilità e accessibilità di dati esistenti e accurati sul traffico e sulla mobilità multimodale utilizzati dai fornitori di servizi ITS per i servizi digitali di mobilità multimodale, fatte salve le esigenze di sicurezza e gestionali dei trasporti;
 - 1.1.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche interessate e i soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS, in particolare attraverso interfacce standardizzate;
 - 1.1.3. dell'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche competenti e dei soggetti interessati, dei dati disponibili sul traffico e sulla mobilità multimodale utilizzati per i servizi digitali di mobilità multimodale;
 - 1.1.4. dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni sulla mobilità multimodale e, *se del caso*, sulla prenotazione e l'acquisto di servizi di trasporto da parte dei fornitori di servizi ITS.
- 1.2. Specifiche per i servizi di navigazione e di informazione sul traffico stradale a livello di UE (compresi i servizi di informazione sul traffico in tempo reale a livello di UE)

La definizione dei requisiti necessari affinché in tutto il territorio dell'UE i servizi di navigazione e di informazione sul traffico stradale siano accurati e disponibili al di là delle frontiere per gli utenti ITS sulla base:

- 1.2.1. della disponibilità e accessibilità di dati stradali e sul traffico esistenti e accurati, anche in tempo reale, utilizzati dai fornitori di servizi ITS e da altri soggetti interessati del settore per le informazioni in tempo reale sul traffico e per l'uso in carte digitali, fatte salve le esigenze di sicurezza e di gestione dei trasporti;
- 1.2.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche competenti, i soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS, nonché del riscontro sulla qualità dei dati;
- 1.2.3. dell'aggiornamento tempestivo dei dati disponibili sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni sul traffico in tempo reale da parte delle autorità pubbliche competenti e dei soggetti interessati;
- 1.2.4. dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni in tempo reale sul traffico fornite agli utenti della strada e ad altri soggetti interessati del settore da parte dei fornitori di servizi ITS.

1.3. Specifiche per i servizi digitali di mobilità multimodale a livello di UE e i servizi di navigazione e di informazione sul traffico stradale

1.3.1. La definizione dei requisiti necessari affinché le autorità pubbliche Interessate e/o, se del caso, il settore privato, raccolgano i dati sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati, in particolare per gli automezzi pesanti) e li comunichino ai fornitori di servizi ITS, sulla base:

1.3.1.1. della disponibilità e accessibilità, per i fornitori di servizi ITS, di dati esistenti sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati) raccolti dalle autorità pubbliche interessate e/o dal settore privato;

1.3.1.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate, i fornitori di servizi ITS e altri soggetti interessati;

1.3.1.3. dell'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche interessate e/o, se del caso, del settore privato, dei dati sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati);

1.3.1.4. dell'aggiornamento tempestivo, dei servizi e delle applicazioni ITS che utilizzano questi dati da parte dei fornitori di servizi ITS.

1.3.2. La definizione dei requisiti necessari affinché i dati sulle strade, sul traffico nonché di viaggio e sull'infrastruttura multimodale rilevanti utilizzati per le carte digitali siano accurati e accessibili, ove possibile, ai produttori di carte digitali e ai fornitori di servizi sulla base:

1.3.2.1. della disponibilità e accessibilità, per i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi, di dati esistenti sulle strade, sul traffico nonché di viaggio e sull'infrastruttura multimodale rilevanti, compresi i nodi di accesso individuati, utilizzati per la cartografia digitale;

1.3.2.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate e i soggetti interessati e i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi del settore privato;

1.3.2.3. dell'aggiornamento tempestivo dei dati sulle strade e sul traffico per la cartografia digitale da parte delle autorità pubbliche interessate e dei soggetti interessati;

1.3.2.4. dell'aggiornamento tempestivo delle carte digitali da parte dei produttori di carte digitali e dei fornitori di servizi.

2. Settore prioritario II: servizi ITS per i viaggi, i trasporti e la gestione del traffico

Le specifiche e le norme per i servizi ITS per i viaggi, i trasporti e la gestione del traffico devono comprendere gli aspetti che seguono.

2.1. Specifiche per servizi potenziati di gestione del traffico e degli incidenti

La definizione dei requisiti necessari per sostenere e armonizzare i servizi potenziati di gestione del traffico e degli incidenti sulla base:

2.1.1. della disponibilità e dell'accessibilità dei dati sulle strade e sul traffico e dei dati su incidenti e inconvenienti, esistenti e accurati, necessari per i servizi di gestione del traffico e degli incidenti;

2.1.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati, compresi i dati sulle merci *pertinenti per la gestione del traffico e degli incidenti (ad esempio trasporto di merci pericolose, restrizioni di accesso relative alle merci, vetture sovradimensionate)*, tra centri di gestione del traffico, centri di informazione sul traffico, soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS, in particolare attraverso interfacce standardizzate;

2.1.3. dell'aggiornamento tempestivo dei dati sulle strade e sul traffico disponibili e dei dati su incidenti e inconvenienti necessari per i servizi potenziati di gestione del traffico e degli incidenti da parte dei soggetti interessati;

2.1.4. della disponibilità e accessibilità dei dati e delle sinergie con altre iniziative miranti a **■** sostenere la multimodalità, l'integrazione dei modi di trasporto e ***l'agevolazione del trasferimento*** modale sulla rete di trasporto europea ***verso i modi di trasporto più sostenibili, attraverso l'armonizzazione e l'agevolazione della condivisione dei dati****.

2.2. Specifiche per i servizi di gestione della mobilità

La definizione dei requisiti necessari per sostenere lo sviluppo di servizi accurati di gestione della mobilità da parte delle autorità di trasporto pubblico sulla base:

2.2.1. della disponibilità e dell'accessibilità, ***in un formato standardizzato***, per le autorità pubbliche interessate, di dati sulle strade e di dati sulla mobilità multimodale e sul traffico, esistenti e accurati, necessari per la gestione della mobilità, fatte salve le prescrizioni in materia di protezione dei dati;

2.2.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche interessate, i soggetti interessati e i fornitori di servizi ITS interessati;

2.2.3. dell'aggiornamento tempestivo dei dati sulle strade e dei dati sulla mobilità multimodale e sul traffico disponibili necessari per la gestione della mobilità da parte delle autorità pubbliche interessate e dei soggetti interessati.

2.3. *Quadro dell'UE per l'architettura ITS*

La definizione delle misure necessarie ai fini dello sviluppo di un'architettura quadro degli ITS dell'UE, che affronti in maniera specifica l'interoperabilità collegata agli ITS, la continuità dei servizi e gli aspetti legati alla multimodalità, nel cui ambito gli Stati membri e le rispettive autorità competenti, in cooperazione con il settore privato, possano elaborare la propria architettura ITS per la mobilità a livello nazionale, regionale o locale.

2.4. Applicazioni ITS e logistica del trasporto merci

La definizione dei requisiti necessari ai fini della realizzazione di applicazioni ITS per la logistica del trasporto merci, in particolare la localizzazione e il tracciamento delle merci e altri servizi di visibilità durante il trasporto e tra modi di trasporto sulla base:

2.4.1. della disponibilità, per gli sviluppatori di applicazioni ITS, di tecnologie ITS pertinenti e dell'uso delle stesse da parte degli sviluppatori;

2.4.2. della disponibilità dei dati relativi ai trasporti merci accessibili attraverso altri quadri specifici di condivisione dei dati**;

2.4.3. dell'integrazione dei risultati del posizionamento negli strumenti e nei centri di gestione del traffico.

3. Settore prioritario III: servizi ITS per la sicurezza stradale e dei trasporti

Le specifiche e le norme per i servizi ITS per la sicurezza stradale e dei trasporti devono comprendere gli aspetti che seguono.

3.1. Specifiche per il servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile in tutto il territorio dell'UE

La definizione delle misure necessarie per l'introduzione in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, in particolare:

3.1.1. la disponibilità a bordo dei necessari dati ITS da scambiare;

3.1.2. la disponibilità delle apparecchiature necessarie presso i centri di risposta alle chiamate di emergenza che ricevono i dati trasmessi dai veicoli;

3.1.3. l'agevolazione dello scambio di dati elettronici tra i veicoli e i centri di risposta alle chiamate di emergenza, ***compresa la possibile interazione con i dati che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2020/1056 e con la lettera di vettura elettronica (e-CMR) ^{***}, ad esempio nel caso di merci pericolose.***

3.2. Specifiche per i servizi di informazione e di prenotazione di aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali

La definizione delle misure necessarie per fornire servizi di informazione e, *se disponibili*, di prenotazione basati sugli ITS riguardanti le aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, in particolare le aree di servizio e di sosta lungo la rete viaria, sulla base:

3.2.1. della disponibilità per gli utenti di informazioni sui parcheggi;

3.2.2. della facilitazione dello scambio elettronico di dati tra gli spazi e i siti di parcheggio, i centri e i veicoli;

3.2.3. dell'integrazione di tecnologie ITS pertinenti sia a bordo dei veicoli sia nelle aree di parcheggio, che consentano l'aggiornamento delle informazioni sulla disponibilità di posti di parcheggio ai fini di prenotazione.

3.3. Specifiche per le informazioni minime universali sul traffico relative alla sicurezza stradale

La definizione di requisiti minimi per la fornitura gratuita, ove possibile, di "informazioni universali sul traffico" connesse alla sicurezza stradale a tutti gli utenti, nonché per il loro contenuto minimo, sulla base:

3.3.1. della disponibilità e dell'accessibilità di dati accurati su eventi *e condizioni* relativi alla sicurezza necessari per le informazioni sul traffico riguardanti la sicurezza e i servizi di gestione degli incidenti;

3.3.2. della diffusione o dell'uso dei mezzi per rilevare o individuare *eventi e* condizioni relativi alla sicurezza;

3.3.3. della definizione e dell'utilizzo di un elenco standard di eventi relativi alla sicurezza stradale ("informazioni universali sul traffico"), che dovrebbero essere comunicati gratuitamente agli utenti ITS;

3.3.4. della compatibilità delle "informazioni universali sul traffico" e della loro integrazione nei servizi ITS per informazioni in tempo reale sul traffico e la mobilità multimodale.

3.4. Specifiche per altre azioni

3.4.1. La definizione delle misure necessarie per favorire la sicurezza degli utenti della strada per quanto riguarda l'interfaccia uomo-macchina installata a bordo e l'utilizzo di dispositivi nomadi, *compresi i telefoni cellulari*, come ausilio per la guida e/o le operazioni di trasporto, nonché la sicurezza dei mezzi di comunicazione a bordo non rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858****, (UE) n. 167/2013***** e (UE) n. 168/2013***** del Parlamento europeo e del Consiglio.

- 3.4.2. La definizione delle misure necessarie per aumentare la sicurezza e il comfort degli utenti della strada vulnerabili per tutte le applicazioni ITS pertinenti non rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- 3.4.3. La definizione delle misure necessarie per integrare i sistemi avanzati di informazione di supporto alla guida nei veicoli e nelle infrastrutture stradali non rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013.
- 3.4.4. La definizione delle misure necessarie per favorire lo scambio di informazioni tra i fornitori di servizi di applicazioni ITS di sicurezza, quali il sostegno al recupero di veicoli o beni rubati, e le autorità pubbliche interessate, tenendo debitamente conto di altri quadri esistenti ed emergenti miranti a favorire la condivisione dei dati in materia di mobilità e trasporti non rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013.

4. Settore prioritario IV: **servizi ITS per** la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata ■

Le specifiche e le norme per il collegamento dei veicoli alle infrastrutture di trasporto, la sensibilizzazione e l'abilitazione di servizi di mobilità altamente automatizzati devono comprendere gli aspetti illustrati di seguito, fatte salve le specifiche e le norme di cui ai regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

4.1. La definizione delle misure necessarie per proseguire lo sviluppo e l'attuazione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (veicolo-veicolo, veicolo-infrastruttura, infrastruttura-infrastruttura), **in particolare per sostenere la CCAM** sulla base:

4.1.1. dell'agevolazione dello scambio di dati o di informazioni tra veicoli, tra infrastrutture e tra **veicoli e infrastrutture e tra altri utenti della strada e** veicoli e infrastrutture;

4.1.2. dell'accesso delle rispettive parti, veicolo o infrastruttura stradale, ai dati e alle informazioni pertinenti da scambiare;

4.1.3. dell'utilizzo di un formato standard di messaggio per lo scambio di dati o di informazioni tra il veicolo e l'infrastruttura;

4.1.4. della definizione di un'infrastruttura di comunicazione **precisa e affidabile** per lo scambio di dati o di informazioni tra veicoli, tra infrastrutture e tra veicoli e infrastrutture;

4.1.5. dell'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione delle rispettive architetture.

4.2. Specifiche per i servizi

4.2.1. I servizi C-ITS di informazione e allerta basati su dati di stato che aumentano la consapevolezza degli utenti dei trasporti in merito alle situazioni di traffico imminenti;

4.2.2. i servizi C-ITS di informazione e allerta basati su osservazioni che aumentano ulteriormente la consapevolezza degli utenti dei trasporti in merito alle situazioni di traffico imminenti, compresi gli utenti dei trasporti non connessi;

4.2.3. i servizi C-ITS basati sulle intenzioni che consentono ai veicoli di affrontare scenari di traffico complessi e permettono una guida altamente automatizzata;

4.2.4. i servizi C-ITS infrastrutturali a sostegno della guida automatizzata.

- 4.3. Specifiche per il sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS
- 4.3.1. Politica dei certificati per la gestione dei certificati a chiave pubblica per i servizi C-ITS;
- 4.3.2. che stabiliscono il ruolo dell'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS, del gestore dell'elenco di fiducia C-ITS e del punto di contatto C-ITS;
- 4.3.3. politica di sicurezza per la gestione della sicurezza delle informazioni nei C-ITS.

-
- * Come nel caso del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33) e del lavoro portato avanti dal Forum per la logistica e il trasporto digitale (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF).
- ** Come nel caso del regolamento (UE) 2020/1056.
- *** Protocollo addizionale alla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) relativo alla lettera di vettura elettronica
- **** Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).
- ***** Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).
- ***** Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).".

ALLEGATO II
"ALLEGATO II
PRINCIPI PER LE SPECIFICHE E LA DIFFUSIONE DEGLI ITS

(di cui agli articoli 5, 6, 7 e 8)

L'adozione delle specifiche, il conferimento dei mandati di normalizzazione e la scelta e la diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS devono essere basati sulla valutazione delle esigenze, con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, nel rispetto dei seguenti principi. Tali misure devono:

a)	essere efficaci	–	contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto stradale in Europa (ad esempio riduzione della congestione e delle emissioni, gestione delle situazioni di emergenza e fenomeni atmosferici , miglioramento dell'efficienza energetica e potenziamento della sicurezza, compresa quella degli utenti della strada vulnerabili);
b)	essere efficienti in termini di costi	–	ottimizzare il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi;
c)	essere proporzionate	–	offrire, se del caso, diversi livelli di qualità e diffusione dei servizi ottenibili, tenendo conto delle specificità locali, regionali, nazionali ed europee;
d)	sostenere la continuità dei servizi	–	assicurare servizi continui in tutta l'Unione, in particolare sulla rete transeuropea dei trasporti, e ove possibile alle sue frontiere esterne, in caso di diffusione di servizi ITS. La continuità dei servizi dovrebbe essere assicurata a un livello adeguato alle caratteristiche delle reti di trasporto che collegano paesi con paesi e, se del caso, regioni con regioni e città con zone rurali;
e)	assicurare l'interoperabilità	–	assicurare che le applicazioni e i servizi dei sistemi e i processi commerciali che li sottendono dispongano della capacità di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze in un formato standardizzato per rendere possibile un'offerta di servizi ITS efficace;
f)	favorire la retrocompatibilità	–	assicurare, ove giustificato , la capacità dei sistemi ITS di operare con sistemi esistenti aventi finalità comuni, senza ostacolare lo sviluppo di nuove tecnologie e favorendo allo stesso tempo, se del caso, la complementarità con le nuove tecnologie o la transizione verso di esse;
g)	rispettare le infrastrutture nazionali e le caratteristiche delle reti esistenti	–	tenere conto delle differenze intrinseche delle caratteristiche delle reti di trasporto, in particolare delle dimensioni dei volumi del traffico e delle condizioni meteorologiche sulle strade, nonché delle specificità delle infrastrutture ;
h)	promuovere la parità di accesso	–	non impedire o discriminare l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte di utenti della strada vulnerabili. Se del caso, essere accessibili alle persone con disabilità in linea con i requisiti di accessibilità di cui

			all'allegato I della direttiva (UE) 2019/882 quando le applicazioni e i servizi ITS sono destinati a interfacciarsi con utenti ITS con disabilità o a fornire loro informazioni; <i>essere di facile utilizzo per le persone con conoscenze digitali limitate;</i>
i)	sostenere la maturità	–	dimostrare, previa appropriata valutazione dei rischi, <i>comprensiva se del caso di test in condizioni di utilizzo reale, che coinvolga tutti i costruttori di veicoli e dispositivi nonché i fornitori di infrastrutture,</i> la robustezza dei sistemi ITS innovativi mediante un livello sufficiente di sviluppo tecnico e di utilizzo operativo;
j)	assicurare la qualità della sincronizzazione e del posizionamento	–	assicurare la compatibilità di applicazioni e servizi ITS che fanno affidamento sulla sincronizzazione e sul posizionamento, quanto meno con i servizi di navigazione forniti da Galileo, compresa l'autenticazione dei messaggi di navigazione del servizio aperto <i>e altri servizi Galileo quale il servizio ad alta precisione,</i> quando tale servizio diventa disponibile, e con i sistemi del servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria ("EGNOS"). Se del caso, garantire che le applicazioni e i servizi ITS che si basano sui dati di osservazione della terra utilizzino dati, informazioni o servizi di Copernicus. Altri dati e servizi possono essere utilizzati in aggiunta ai dati di Copernicus;
k)	agevolare l'intermodalità;	–	tenere conto del coordinamento di vari modi di trasporto, ove necessario, all'atto della diffusione degli ITS;
l)	rispettare la coerenza;	–	tenere conto delle norme, politiche e attività esistenti a livello dell'Unione rilevanti <i>per il settore degli ITS, in particolare per il settore della normazione, e, per le specifiche, del principio di neutralità tecnologica stabilito nella direttiva (UE) 2018/1972;</i>
m)	garantire trasparenza e fiducia	–	<i>garantire la trasparenza, ad esempio assicurando</i> la trasparenza della classificazione, <i>anche per quanto riguarda gli effetti ambientali,</i> nel proporre opzioni di mobilità ai clienti.

".

ALLEGATO III
"ALLEGATO III
Elenco dei tipi di dati

Tipo di dati	Copertura geografica	Data di cui <i>all'articolo 6 bis, paragrafo 1, secondo comma</i>	Data di cui <i>all'articolo 6 bis, paragrafo 1, terzo comma</i>
1. Dati relativi alla predisposizione di servizi di navigazione e di informazione sul traffico stradale a livello di UE (di cui all'allegato I, settore prioritario I, punti 1.2 e 1.3):			
1.1 Categoria: Normativa stradale statica e dinamica, ove applicabile, riguardante:			
Sottocategoria: - condizioni di accesso alle gallerie - condizioni di accesso ai ponti - limiti di velocità	La rete transeuropea centrale per le strade	31 dicembre 2025	31 dicembre 2027

	<i>La rete transeuropea globale per le strade, le altre autostrade e le tratte di strade principali, in cui il traffico giornaliero medio annuo totale è superiore a 8 500 veicoli, e tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ed elencato in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città. Lo Stato membro può scegliere di limitare la copertura nelle città al centro dei nodi urbani alle strade in cui il traffico giornaliero medio annuo è superiore a 7 000 veicoli. Lo Stato membro che adotta tale decisione ne informa la Commissione entro il 31 dicembre 2026.</i>	31 dicembre 2026	31 dicembre 2028
<i>Sottocategoria:</i> - <i>strade a senso unico</i>	<i>Infrastruttura stradale nelle città al centro di ciascun nodo urbano ai sensi dell'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013</i>	31 dicembre 2025	31 dicembre 2027
<i>Sottocategoria:</i> - <i>norme per la consegna delle merci</i>	<i>Infrastruttura stradale nelle città al centro di ciascun nodo urbano ai sensi dell'articolo 3,</i>	31 dicembre 2026	<i>Atti delegati da adottare a norma</i>

¹ *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).*

	<i>lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013</i>		<i>dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i>
<p>Sottocategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - direzione di marcia sulle corsie reversibili 	<p><i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade, le altre autostrade e le tratte di strade principali, in cui il traffico giornaliero medio annuo totale è superiore a 8 500 veicoli, e tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 ed elencato in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città. Lo Stato membro può scegliere di limitare la copertura nelle città al centro dei nodi urbani alle strade in cui il traffico giornaliero medio annuo è superiore a 7 000 veicoli. Lo Stato membro che adotta tale decisione ne informa la Commissione entro il 31 dicembre 2026.</i></p>	<i>31 dicembre 2026</i>	<i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i>
<p>Sottocategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - piani sul traffico 	<p><i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade, le altre autostrade e le tratte di strade principali, in cui il traffico giornaliero medio annuo totale è superiore a 8 500 veicoli, e tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 ed elencato in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città. Lo Stato membro può scegliere di limitare la copertura nelle città al centro dei nodi urbani</i></p>	<i>31 dicembre 2028</i>	<i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i>

	<i>alle strade in cui il traffico giornaliero medio annuo è superiore a 7 000 veicoli. Lo Stato membro che adotta tale decisione ne informa la Commissione entro il 31 dicembre 2028.</i>		
Sottocategoria: - restrizioni di accesso permanenti	<i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade, le altre autostrade e le tratte di strade principali, in cui il traffico giornaliero medio annuo totale è superiore a 8 500 veicoli, e tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 ed elencato in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città. Lo Stato membro può scegliere di limitare la copertura nelle città al centro dei nodi urbani alle strade in cui il traffico giornaliero medio annuo è superiore a 7 000 veicoli. Lo Stato membro che adotta tale decisione ne informa la Commissione entro il 31 dicembre 2026.</i>	31 dicembre 2026	<i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i>
Sottocategoria: - <i>limiti di restrizioni, divieti o obblighi con validità zonale, stato di accesso e condizioni per la circolazione nelle zone a traffico regolamentato</i>	<i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade, le altre autostrade e le tratte di strade principali, in cui il traffico giornaliero medio annuo totale è superiore a 8 500 veicoli, e tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano quale definito all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 ed elencato in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città. Lo Stato membro può scegliere di limitare</i>	31 dicembre 2026	<i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i>

	<i>la copertura nelle città al centro dei nodi urbani alle strade in cui il traffico giornaliero annuo medio è superiore a 7 000 veicoli. Lo Stato membro che adotta tale decisione ne informa la Commissione entro il 31 dicembre 2026.</i>		
1.2 Tipi di dati sullo stato della rete ■ :			
Sottocategoria: - chiusura di strade - chiusura di corsie - lavori stradali ■	La rete transeuropea <i>centrale</i> per le strade ■	31 dicembre 2025	<i>Non applicabile (nota 1)</i>
	La rete transeuropea <i>globale</i> per le strade ■	31 dicembre 2026	<i>Non applicabile (nota 1)</i>
Sottocategoria: - misure provvisorie di gestione del traffico	La rete transeuropea <i>centrale e globale</i> per le strade	31 dicembre 2028	<i>Non applicabile (nota 1)</i>
2. Dati relativi ai servizi di informazione e di prenotazione di aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali (di cui all' <i>allegato I, settore prioritario III, punto 3.2</i>):			
Categoria: dati statici Sottocategoria: - dati statici relativi alle aree di parcheggio - informazioni sulla sicurezza e le attrezzature dell'area di parcheggio ■	La rete transeuropea <i>centrale</i> per le strade ■	31 dicembre 2025	<i>31 dicembre 2026</i>
	La rete transeuropea <i>globale</i> per le strade	31 dicembre 2026	<i>31 dicembre 2027</i>

<p>Categoria: dati dinamici</p> <p>Sottocategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dati dinamici sulla disponibilità delle aree di parcheggio, tra cui se un'area è completa, chiusa o il numero dei posti liberi in essa disponibili 	<p><i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade</i></p>	<p><i>31 dicembre 2027</i></p>	<p><i>Non applicabile (nota 1)</i></p>
<p>3. Dati su condizioni o eventi rilevati che incidono sulla sicurezza stradale in relazione alle informazioni minime universali sul traffico relative alla sicurezza stradale (di cui all'allegato I, settore prioritario III, punto 3.3):</p>			
<p>Categoria: dati dinamici</p> <p>Sottocategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strada al momento sdruciolevole - presenza di animali, persone, ostacoli, detriti sulla carreggiata - area dell'incidente non in sicurezza - lavori a breve termine ■ - veicolo contromano - carreggiata ostruita non in sicurezza ■ 	<p>La rete transeuropea <i>centrale e globale</i> per le strade e le altre autostrade non comprese in tale rete</p>	<p><i>31 dicembre 2025</i></p>	<p><i>Non applicabile (nota 1)</i></p>

<p>Sottocategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - visibilità ridotta - condizioni atmosferiche eccezionali 	<p><i>La rete transeuropea centrale e globale per le strade e le altre autostrade non comprese in tale rete</i></p>	<p><i>31 dicembre 2026</i></p>	<p><i>Non applicabile (nota 1)</i></p>
<p>4. Dati statici relativi alla mobilità multimodale per i servizi di informazione sulla mobilità multimodale a livello di UE (di cui all'allegato I, settore prioritario I, punti 1.1 e 1.3):</p>			
<p>Categoria</p> <p>Posizione dei nodi di accesso individuati per tutti i modi di trasporto di linea, comprese informazioni sull'accessibilità dei nodi di accesso e dei percorsi interni negli interscambi (ad esempio esistenza di ascensori, scale mobili).</p>	<p><i>Nodi urbani quali definiti all'articolo 3, lettera p), del regolamento (UE) n. 1315/2013 ed elencati in tale regolamento, compresi quelli gestiti dalle città</i></p>	<p>31 dicembre 2026</p>	<p><i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i></p>
	<p><i>L'intera rete di trasporti dell'Unione</i></p>	<p><i>31 dicembre 2028</i></p>	<p><i>Atti delegati da adottare a norma dell'articolo 7, paragrafo 1 bis, lettere a), b) e c)</i></p>

NOTA 1: "Non applicabile: nessun obbligo di rendere disponibili a norma dell'articolo 6 bis, paragrafo 1, i dati creati o aggiornati prima della data indicata nella terza colonna del presente allegato".

ALLEGATO IV
"ALLEGATO IV
Elenco dei servizi ITS

Servizio	Copertura geografica	Data
Servizio di informazioni minime universali sul traffico relative alla sicurezza stradale <i>di cui all'allegato I, settore prioritario III, punto 3.3</i>	La rete transeuropea <i>centrale e globale</i> per le strade ■	31 dicembre 2026

".