



COMMISSIONE
EUROPEA

Strasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

ANNEXES 1 to 4

ALLEGATI

della

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

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

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 devono comprendere 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 per rendere accurati e disponibili al di là delle frontiere agli utenti ITS i servizi digitali di mobilità multimodale a livello di UE 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 dell'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 competenti 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 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 dell'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 gestionali 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 stradali e sul traffico disponibili 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 competenti e/o, se del caso, il settore privato, raccolgano i dati stradali 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, per i fornitori di servizi ITS, di dati stradali e sul traffico esistenti (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati) raccolti dalle autorità pubbliche competenti e/o dal settore privato;
 - 1.3.1.2. dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche competenti, i fornitori di servizi ITS e altri soggetti interessati;
 - 1.3.1.3. dell'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche competenti e/o, se del caso, del settore privato, dei dati stradali e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati);
 - 1.3.1.4. dell'aggiornamento tempestivo, da parte dei fornitori di servizi ITS, dei servizi e delle applicazioni ITS che utilizzano tali dati stradali e sul traffico.
 - 1.3.2. La definizione dei requisiti necessari affinché i dati stradali, sul traffico e di viaggio rilevanti e i dati sull'infrastruttura multimodale 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, per i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi, di dati stradali, sul traffico e di viaggio rilevanti e di dati sull'infrastruttura multimodale esistenti, 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 competenti 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 stradali e sul traffico per la cartografia digitale da parte delle autorità pubbliche competenti 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 stradali 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, 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 stradali 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 di dati e sinergie con altre iniziative miranti ad armonizzare e ad agevolare la condivisione dei dati¹, nonché a sostenere la multimodalità, l'integrazione dei modi di trasporto e l'ottimizzazione dell'equilibrio modale sulla rete europea dei trasporti.

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, per le autorità pubbliche competenti, di dati stradali 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 competenti, i soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS;
- 2.2.3. dell'aggiornamento tempestivo dei dati stradali e dei dati sulla mobilità multimodale e sul traffico disponibili necessari per la gestione della mobilità da parte delle autorità pubbliche competenti e dei soggetti interessati.

2.3. Architettura quadro degli ITS dell'UE

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 di dati relativi ai trasporti merci accessibili attraverso altri quadri specifici di condivisione dei dati²;
- 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.

¹ 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).

² Come nel caso del regolamento (UE) 2020/1056.

- 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.
- 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 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 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 condizioni relative 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 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) 2018/858³, (UE) n. 167/2013⁴ e (UE) n. 168/2013⁵.

- 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013.
- 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (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 competenti, 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013.

4. Settore prioritario IV: servizi 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 del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013.

- 4.1. La definizione delle misure necessarie per proseguire lo sviluppo e l'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (veicolo-veicolo, veicolo-infrastruttura, infrastruttura-infrastruttura) sulla base:
 - 4.1.1. dell'agevolazione dello scambio di dati o di informazioni tra veicoli, tra infrastrutture e tra veicoli e infrastrutture;
 - 4.1.2. della disponibilità per le rispettive parti, sia veicolo che infrastruttura stradale, di dati e informazioni rilevanti 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 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.

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

- 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."

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, 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)	favorire la continuità dei servizi	–	assicurare servizi continui in tutta l'Unione, in particolare sulla rete transeuropea di trasporto, 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 i sistemi e i processi commerciali che li sottendono dispongano della capacità di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze per rendere possibile un'offerta di servizi ITS efficace;
f)	favorire la retrocompatibilità	–	assicurare, all'occorrenza, 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 tecnologie nuove 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;
h)	promuovere la parità di accesso	–	non impedire né 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 2019/882 quando le applicazioni e i servizi ITS sono destinati a interfacciarsi con utenti ITS con disabilità o a fornire loro informazioni;
i)	favorire la maturità	–	dimostrare, previa appropriata valutazione dei rischi, 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, 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 dei 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 per il settore degli ITS, in particolare per il settore della normazione;
m)	garantire trasparenza e fiducia	–	assicurare la trasparenza della classificazione nel proporre opzioni di mobilità ai clienti.

".

ALLEGATO III
Elenco dei tipi di dati

Tipo di dati	Copertura geografica	Data
Tipi di dati in merito a normative e restrizioni (di cui al regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione⁶):		
Normativa stradale statica e dinamica, ove applicabile, comprendente: - condizioni di accesso alle gallerie - condizioni di accesso ai ponti - limiti di velocità - norme per la consegna delle merci - divieti di sorpasso per i veicoli pesanti - direzione di marcia sulle corsie reversibili	La rete transeuropea per le strade, le altre autostrade non comprese in tale rete e le strade primarie	31 dicembre 2025
	L'intera rete stradale dell'UE pubblicamente accessibile al traffico motorizzato, fatta eccezione per le strade private	31 dicembre 2028
- piani sul traffico	L'intera rete stradale pubblicamente accessibile al traffico motorizzato	31 dicembre 2025
- restrizioni di accesso permanenti	L'intera rete stradale pubblicamente accessibile al traffico motorizzato	31 dicembre 2025
Tipi di dati sullo stato della rete (di cui al regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione):		
- chiusura di strade - chiusura di corsie - lavori stradali - misure provvisorie di gestione del traffico	La rete transeuropea per le strade, le altre autostrade non comprese in tale rete e le strade primarie	31 dicembre 2025
	L'intera rete stradale dell'UE pubblicamente accessibile al traffico	31 dicembre 2028

⁶ 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).

	motorizzato, fatta eccezione per le strade private	
Tipi di dati sulle aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali (di cui al regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione⁷):		
- dati statici relativi alle aree di parcheggio - informazioni sulla sicurezza e le attrezzature dell'area di parcheggio - 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	La rete transeuropea per le strade e le altre autostrade non comprese in tale rete	31 dicembre 2025
Dati su situazioni o eventi rilevati che incidono sulla sicurezza stradale (di cui al regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione⁸):		
- strada al momento sdruciolevole - presenza di animali, persone, ostacoli, detriti sulla carreggiata - area dell'incidente non in sicurezza - lavori a breve termine - visibilità ridotta - veicolo contromano - carreggiata ostruita non in sicurezza - condizioni atmosferiche eccezionali	La rete transeuropea per le strade e le altre autostrade non comprese in tale rete	31 dicembre 2026

⁷ 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).

⁸ 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).

Tipi di dati statici sulla mobilità multimodale (di cui al regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione⁹):		
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).	L'intera rete di trasporti dell'Unione europea	31 dicembre 2026

".

⁹ 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).

ALLEGATO IV

Elenco dei servizi ITS

Servizio	Copertura geografica	Data
Servizio di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (di cui al regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione)	La rete transeuropea per le strade e le altre autostrade non comprese in tale rete	31 dicembre 2026

".