

Bruselas, 13.3.2019  
C(2019) 1789 final

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN**

**de 13.3.2019**

**que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo  
que respecta a la implantación y el uso operativo de los sistemas de transporte  
inteligentes cooperativos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2019) 100 final} - {SWD(2019) 95 final} - {SWD(2019) 96 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA POLÍTICA**

El volumen creciente del transporte por carretera en la Unión Europea plantea varios problemas. El transporte por carretera es responsable de la mayoría de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos procedentes del sector del transporte en su conjunto. Si bien la seguridad vial en la Unión ha mejorado en las últimas décadas, recientemente esta tendencia se ha visto ralentizada, por lo que es poco probable que se alcance el objetivo de reducir en un 50 % el número de muertes entre 2010 y 2020. Además, las carreteras congestionadas suponen unos costes enormes para la economía de la Unión. Para combatir estos problemas e impedir que causen un daño grave a los ciudadanos, la economía, el medio ambiente y el clima europeos, es necesario actuar de manera coordinada en varios frentes.

Las nuevas tecnologías destinadas a mejorar la eficiencia, la seguridad y el comportamiento medioambiental del transporte por carretera están desempeñando un papel significativo en el logro de los objetivos de la Comisión en este ámbito. Uno de los campos emergentes es el de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C), que permiten a los vehículos interactuar directamente entre sí y con la infraestructura viaria que los rodea. En el transporte por carretera, los STI-C normalmente engloban la comunicación de vehículo a vehículo (V2V), la comunicación de vehículo a infraestructura (V2I) y la comunicación de infraestructura a infraestructura (I2I), así como la comunicación entre vehículos y peatones o ciclistas («de vehículo a todo» [V2X]), lo que permite contar con una amplia gama de servicios de información y cooperación.

Los STI-C constituyen una categoría de servicios STI, basados en una red abierta que permite la relación de muchos a muchos o de par a par entre estaciones STI-C. Esto significa que todas las estaciones STI-C, según se definen en el presente Reglamento, pueden intercambiar mensajes entre sí de manera segura y no se limitan a intercambiar mensajes con una o varias estaciones preestablecidas. Los servicios STI que facilitan información similar, por ejemplo mediante difusión digital, redes de telefonía móvil o radio FM, pero que no presentan las características de una red abierta que permite la relación de muchos a muchos o de par a par entre estaciones STI-C no entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Los beneficios de los STI-C alcanzan a diversos ámbitos e incluyen la mejora de la seguridad vial, la descongestión del tráfico, el aumento de la eficiencia del transporte, la fiabilidad de la movilidad y los servicios, el uso reducido de la energía, la disminución del impacto medioambiental negativo y la contribución al desarrollo económico. Al mismo tiempo, hay que tener cuidado para evitar los posibles efectos negativos; por ejemplo, las necesidades que se derivan del aumento del tráfico como consecuencia de estas mejoras, la sobrecarga de información para los conductores o el aumento de los riesgos en materia de ciberseguridad o privacidad al que puede dar lugar el hecho de compartir datos adicionales.

En los últimos diez años, se han producido nuevos avances extraordinarios en las tecnologías que facilitan los STIC. Sin embargo, pese a los beneficios potenciales, todavía no se ha logrado una implantación a gran escala. En 2011, los fabricantes de vehículos de la Unión unidos en el Consorcio de Comunicación CAR 2 CAR publicaron un memorando de entendimiento conjunto en el que declaraban su intención de iniciar la implantación a gran escala en 2015, año en que los sistemas estarían preparados tecnológicamente. Sin embargo, quedó claro que esto solo sería posible si las principales partes interesadas seguían un planteamiento común tanto en los aspectos técnicos como en los no técnicos.

En 2014, la Comisión respondió creando una plataforma para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos en la Unión (plataforma STI-C), un grupo de expertos en el que las autoridades nacionales, las partes interesadas en los STI-C y la Comisión pudieran trabajar de manera conjunta en una visión común y unas soluciones de ejecución concretas para la implantación interoperable de los STI-C en la Unión. Los resultados de la exhaustiva labor de la plataforma y sus grupos de trabajo se resumieron en los informes finales<sup>1</sup> correspondientes a la fase I (2014-2016) y la fase II (2016-2017).

A través de la plataforma C-Roads<sup>2</sup>, una iniciativa conjunta de los Estados miembros y los explotadores de carreteras europeos para ensayar e implementar los servicios STI-C con vistas a la armonización y la interoperabilidad transfronterizas, y por medio de fuertes inversiones a nivel nacional y de la Unión (199 millones EUR, de los cuales 107 fueron cofinanciados a través del Mecanismo «Conectar Europa»), dieciséis Estados miembros han trabajado conjuntamente con la industria para armonizar los servicios STI-C V2I y hacerlos interoperables, de manera que, por ejemplo, los mensajes relativos a obras en la carretera puedan entenderse por igual en diferentes entornos geográficos y entre diferentes fabricantes de vehículos. Esto ha sido el resultado de la cooperación entre la plataforma C-Roads y el Consorcio de Comunicación CAR 2 CAR, que ha mejorado la uniformidad de los mensajes y sistemas V2V y V2I.

En 2016, varias compañías de los sectores de la automoción y las telecomunicaciones se unieron para formar la Asociación Automotriz 5G sobre tecnología para la movilidad conectada y automatizada, que incluye los servicios STI-C. Esto ha dado lugar a una situación en la que existen dos tecnologías para la comunicación de corto alcance, con diferentes niveles de madurez y comercialización, que no son interoperables a nivel de acceso radioeléctrico.

El trabajo de la plataforma STI-C ha sido una fuente de alimentación esencial en el contexto de la estrategia europea sobre los STI-C<sup>3</sup>, cuyo objetivo era facilitar la convergencia entre las inversiones y los marcos normativos en toda la Unión, de manera que la implantación pudiera empezar lo antes posible y, en concreto, pudieran implantarse unos servicios STI-C relacionados con la seguridad maduros a partir de 2019. La estrategia determinó la necesidad de adoptar un marco jurídico adecuado a nivel de la Unión en 2018 a más tardar, posiblemente a través de actos delegados en el marco de la Directiva 2010/40/UE (Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes [STI])<sup>4</sup> o de otros instrumentos jurídicos.

El objetivo del presente Reglamento Delegado, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, es establecer los requisitos legales mínimos para la interoperabilidad de los STI-C y posibilitar la implantación a gran escala de los sistemas y servicios STI-C a partir de 2019. La Directiva 2010/40/UE (Directiva STI) constituye un marco estratégico y jurídico destinado a acelerar la implantación de soluciones innovadoras de transporte en toda Europa. Dicha Directiva se centra en los sistemas de transporte inteligentes por carretera y en su interfaz con otros modos de transporte, y habilita a la

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en)

<sup>2</sup> <https://www.c-roads.eu>

<sup>3</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» [COM(2016) 766 final].

<sup>4</sup> Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

Comisión para adoptar actos delegados en cuatro ámbitos prioritarios. El establecimiento de especificaciones para los STI-C forma parte del ámbito prioritario IV de la Directiva.

El presente Reglamento Delegado se centra en los servicios «Día 1», es decir, los servicios STI-C que se van a implantar a corto plazo y que van a contribuir de manera particular a la seguridad vial y a la eficiencia del tráfico. Fruto de la cooperación entre un amplio grupo de partes interesadas de la industria y autoridades de los Estados miembros, ya existen especificaciones y normas relativas a los servicios «Día 1» prioritarios interoperables y una solución común en materia de seguridad.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **2.1. Base jurídica**

El presente acto delegado complementa la Directiva 2010/40/UE de conformidad con su artículo 7. El instrumento jurídico más adecuado es un reglamento, ya que no requiere medidas de transposición nacional, por lo que garantiza un mayor nivel de armonización, una carga administrativa menor para los Estados miembros, un mayor grado de seguridad jurídica para las partes interesadas públicas y privadas y una rápida entrada en vigor.

### **2.2. Subsidiariedad y proporcionalidad**

Según el principio de subsidiariedad (artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea), solo debe actuarse a nivel de la Unión cuando los objetivos perseguidos no puedan ser alcanzados de manera satisfactoria por los Estados miembros en solitario y, por consiguiente, debido a la dimensión o los efectos de la acción pretendida, pueda alcanzarlos mejor la Unión.

Si bien los servicios STI-C ya están siendo implantados en toda la Unión por medio de proyectos, y varios Estados miembros y numerosos fabricantes de vehículos han indicado que tienen la intención de pasar a la implantación a gran escala, muchos de ellos han sostenido que es necesario un marco jurídico a nivel de la Unión. La normalización liderada por la industria a través de las organizaciones europeas de normalización (OEN) contribuye a la interoperabilidad, pero tiene carácter voluntario y puede dar lugar a formas divergentes, no interoperables, de ejecución. La existencia de numerosas partes interesadas diferentes y los fuertes efectos de red hacen que las partes interesadas no puedan introducir soluciones interoperables por sí solas. De la misma forma, la adopción de normas a nivel nacional probablemente obstaculizaría la prestación de servicios STI-C continuos en el espacio único europeo de transporte.

Para disfrutar de todos los beneficios de los STI-C, será necesario garantizar la compatibilidad entre soluciones de infraestructuras y vehiculares. Además, para garantizar unas sinergias eficaces con la implantación de nuevas tecnologías de seguridad, así como el desarrollo de una movilidad cooperativa conectada y automatizada en toda la Unión, es necesario un enfoque más armonizado a escala europea. Sin un marco inclusivo y preparado para el futuro a nivel de la Unión, probablemente la implantación seguiría estando fragmentada y descoordinada y no podría garantizar la continuidad geográfica de los servicios STI-C en toda la Unión y en sus fronteras exteriores.

El cumplimiento del presente Reglamento Delegado solo sería obligatorio allí donde se implantaran servicios o estaciones STI-C. Si bien las especificaciones vinculantes de la Unión exigen que las estaciones STI-C existentes y las nuevas soluciones tecnológicas se adapten a ellas, dichas especificaciones son esenciales para garantizar la interoperabilidad de los servicios STI-C en toda la Unión; además, la revisión prevista permite flexibilidad en el desarrollo de soluciones tecnológicas. Si bien un reglamento es más estricto que una directriz o una recomendación, los beneficios directos e indirectos esperados también son mayores

proporcionalmente. En este sentido, el presente acto delegado respeta el principio de proporcionalidad.

Otro efecto importante del presente Reglamento Delegado es garantizar la autenticidad y la integridad de los mensajes intercambiados entre estaciones STI-C, lo que debería permitir evaluar la fiabilidad de esta información. Al mismo tiempo, debería minimizarse el impacto en la privacidad de los usuarios de la vía pública. Para ello, la plataforma STI-C ha desarrollado una arquitectura de seguridad apoyada en una infraestructura de clave pública (PKI) que utiliza certificados con seudónimo que cambian frecuentemente. La política de certificación y seguridad común resultante ha sido objeto de amplia consulta y ha contado con el acuerdo de todas las partes interesadas afectadas.

### **2.3. Derechos fundamentales**

El derecho a la protección de los datos personales está garantizado por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Cuando las medidas establecidas en el presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, dicho tratamiento debe efectuarse de conformidad con el Derecho de la Unión relativo a la protección de los datos personales, en particular el Reglamento general de protección de datos<sup>5</sup> y la Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas<sup>6</sup>.

El 10 de julio de 2017, en el marco de su trabajo preparatorio, los servicios de la Comisión consultaron al subgrupo de tecnología del grupo de trabajo del artículo 29 establecido en virtud de la Directiva sobre la protección de datos<sup>7</sup>. En el dictamen del subgrupo (octubre de 2017) se indicaban varias acciones necesarias para contribuir al tratamiento lícito de los datos personales en el ámbito de los STI-C. Se aclaraba además que, dado que el presente Reglamento solo regula el intercambio de mensajes entre estaciones STI-C, dicho Reglamento no puede constituir en sí mismo una base jurídica para el tratamiento lícito de los datos. Por consiguiente, siguen siendo plenamente aplicables las obligaciones de los responsables y los encargados del tratamiento de los datos. No obstante, en el presente Reglamento se aclara que, sin una base lícita específica adecuada, los datos personales recogidos no deben (re)utilizarse con fines comerciales ni como nuevo recurso para garantizar la aplicación de la ley. Por otro lado, la información relativa a una persona física identificada o identificable debe tratarse cumpliendo estrictamente el principio de minimización de los datos y únicamente para los fines citados en el presente Reglamento, y no debe almacenarse más tiempo del necesario. Por último, debe informarse de manera clara y exhaustiva a los usuarios finales sobre la recogida de los datos y sobre las disposiciones relativas a los períodos durante los cuales se van a conservar.

## **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST* Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

### **• Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

---

<sup>5</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>6</sup> Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

<sup>7</sup> Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (Directiva sobre la protección de datos) (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

Dado que en este ámbito no existe legislación, no ha sido necesario llevar a cabo una evaluación *ex post*.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión recurrió a los informes finales de las fases I y II de la plataforma STI-C. Además, buscó asesoramiento externo por medio de un contrato para la realización de un estudio de apoyo de la evaluación de impacto con RICARDO Energy & Environment, asistido por TRT y TEPR, que se inició en septiembre de 2017 y concluyó en diciembre de 2018.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa se fundamenta en una evaluación de impacto que recibió un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario (CCR) tras el examen efectuado el 10 de octubre de 2018. Las reservas del CCR se referían a dos aspectos principales:

- Según el CCR, el informe no dejaba lo suficientemente clara la necesidad de recurrir a un enfoque escalonado para alcanzar los objetivos de la iniciativa. Por tanto, la elección de la opción preferida no surgió claramente del análisis y la presentación del informe.
- El CCR también consideraba que el informe no explicaba el motivo por el cual no se abordaban (aún) en él las preocupaciones de las partes interesadas acerca de la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública y los impactos medioambientales.

A fin de dar respuesta a estas reservas, se añadió lo siguiente a la evaluación de impacto final:

- A lo largo de toda la evaluación de impacto, en particular en los epígrafes 5.3, 7 y 8, se analiza y aclara la distinción entre las diferentes opciones de actuación, así como las consideraciones subyacentes. Se debate expresamente la necesidad de realizar una evaluación de impacto separada sobre posibles medidas legislativas de seguimiento, incluido un mandato V2V.
- El impacto de los STI-C en los usuarios vulnerables de la vía pública se aclara en mayor medida en los epígrafes 6.1 y 6.5. Se pone de relieve que los servicios STI-C específicos para los usuarios vulnerables de la vía pública todavía no están lo suficientemente maduros como para ser incluidos en las especificaciones y, por tanto, en las opciones de actuación consideradas en esta evaluación de impacto. Las preocupaciones de las partes interesadas se describen de manera más detallada en el anexo 2.
- Por lo que respecta a las repercusiones, el análisis de sensibilidad del epígrafe 6.5 se ha extendido a todas las opciones de actuación, y se han hecho ajustes a lo largo de todo el informe para diferenciar mejor dichas opciones. Se ha actualizado el epígrafe 2 del anexo 4 para reflejar que los servicios «Día 1» hacen especial hincapié en la seguridad y para aclarar en mayor medida los límites del análisis.
- Se ha añadido el epígrafe 6.4 para debatir las repercusiones en la protección de datos de las diferentes opciones de actuación. También se ha actualizado el anexo 6 en este sentido.

En la evaluación de impacto se examinaron tres opciones de actuación generales:

**OA1:** Intervención ligera basada en medidas no legislativas, que incluyen orientaciones no vinculantes sobre la interoperabilidad de los servicios «Día 1», las comunicaciones seguras, la protección de datos y la evaluación de la conformidad.

**OA2:** Intervención moderada basada en especificaciones en el marco de la Directiva STI. Incluiría elementos similares a los de la OA1, pero serían vinculantes jurídicamente al adoptarse por medio de un Reglamento Delegado. No obstante, los Estados miembros y la industria seguirían teniendo libertad para decidir si implantan o no los STI-C.

**OA3:** Fuerte intervención basada en un mandato V2V (vehículo a vehículo) y en la creación de organismos de gobernanza. Esta opción se basa en mayor medida en las especificaciones vinculantes jurídicamente y adopta un enfoque gradual, garantizando que todos los vehículos nuevos vayan equipados con estaciones STI-C, aumentando drásticamente la tasa de utilización y alcanzado así mucho más rápidamente el umbral de prestaciones efectivas de servicios (debido al efecto de red). La OA3 incluye medidas adicionales que contribuyen a la implantación de los STI-C y no pueden introducirse por medio de un acto delegado únicamente:

- una medida legislativa puede proporcionar una base jurídica para el tratamiento lícito de datos personales relacionados con los STI-C, lo que incrementaría la seguridad jurídica y probablemente daría lugar a la prestación de más servicios STI-C; y
- la asignación de funciones de gobernanza a entidades jurídicas garantizaría en mayor medida la coordinación y la supervisión de la implantación de los STI-C, permitiendo así la reducción al mínimo de las barreras para su adopción.

La OA3 constituye el enfoque preferido (un enfoque gradual, como se establece en la Directiva STI): en él, tras la adopción de especificaciones, se planteará una iniciativa separada para la implantación y se analizarán en mayor medida la eficiencia y la proporcionalidad de un mandato basado en el desarrollo continuado del sector de los STI-C. Esta opción de actuación se considera la más coherente y eficaz, ya que consigue la mayor reducción en cuanto a accidentes, congestión y emisiones de CO<sub>2</sub>.

Las repercusiones esperadas son las siguientes:

- Los principales beneficios son una reducción del número de accidentes y de los gastos de combustible y una disminución del tiempo de desplazamiento. Además, una ligera reducción de los costes externos de emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes atmosféricos. El total de los beneficios calculados ascendería a 78 900 millones EUR durante el período 2020-2035. Esta cifra aumentaría hasta los 128 900 millones EUR con la introducción de un mandato V2V.
- Los principales costes se refieren al equipamiento de los vehículos y la infraestructura viaria con STI-C. Se han evaluado otros costes de conformidad y administrativos, pero se han considerado menores con respecto a los costes globales. El total de los costes calculados ascendería a 19 100 millones EUR durante el período 2020-2035 o a 32 300 millones EUR con la introducción de un mandato V2V. Por tanto, los beneficios esperados superan con creces los costes previstos.
- Si bien el 90 % de los costes se refiere al equipamiento de las flotas de vehículos, los costes de equipamiento de la infraestructura recaerán en gran medida en el sector público. No obstante, los Estados miembros siguen teniendo libertad para decidir si llevan a cabo o no la implantación.

## **4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS**

### **4.1. Reuniones con expertos nombrados por los Estados miembros**

El desarrollo de normas y requisitos a nivel de la Unión para impulsar la implantación de sistemas y servicios STI-C y, en particular, la interoperabilidad y la continuidad de los

servicios V2V y V2I en toda la Unión hizo necesaria una estrecha cooperación entre las partes interesadas (fabricantes, prestadores de servicios y autoridades competentes). Se pidió a los Estados miembros de la Unión y a los países de la AELC que designaran a expertos para asistir a trece reuniones en Bruselas con los servicios de la Comisión entre el 23 de mayo de 2017 y el 3 de octubre de 2018 con el fin de ayudar a elaborar el proyecto de Reglamento. También se invitó a expertos del Parlamento Europeo a participar en las reuniones; la Comisión, por su parte, celebró varias reuniones bilaterales con Estados miembros.

#### **4.2. Consultas con las partes interesadas**

Del 10 de octubre de 2017 al 12 de enero de 2018 (trece semanas) estuvo abierta una consulta pública en el sitio web de la Comisión, y se recibieron ciento treinta y nueve respuestas. La consulta pública se basó en un cuestionario destinado a recabar la opinión de las partes interesadas sobre los componentes clave de la evaluación de impacto: el principal problema, sus causas, las posibles medidas estratégicas y sus repercusiones probables, así como la pertinencia de la actuación a nivel de la Unión.

En el marco de un estudio de apoyo, se realizaron varios estudios de casos:

- nueve sobre proyectos de implantación de STI-C en la Unión; y
- tres sobre la implantación de STI-C en otros países (Estados Unidos, Australia y Japón); los estudios incluyeron entrevistas con altos representantes realizadas entre octubre de 2017 y febrero de 2018.

Todos los estudios de casos se centraron en los siguientes aspectos de la implantación de STI-C: objetivos, avances, barreras, recogida de datos y costes en el ámbito afectado. En los estudios de casos de la Unión, también se pidió a los encuestados que dieran su opinión sobre la definición del problema, las medidas y opciones de actuación, así como la supervisión y evaluación de esta iniciativa estratégica.

El 9 de febrero de 2018, tuvo lugar un taller con las partes interesadas para reunir información/datos específicos, así como sus opiniones y sugerencias y las de los expertos. El taller contó con la asistencia de más de ciento cuarenta participantes.

El 6 de septiembre de 2018 y el 29 de enero de 2019, la Comisión presentó el objetivo y el ámbito de aplicación del Reglamento a los miembros del Comité de Transporte y Turismo.

Del 11 de enero al 8 de febrero de 2019, el proyecto de Reglamento se sometió a consulta pública a través del portal «Legislar mejor», y se recibieron cien respuestas.

#### **4.3. Tecnologías de comunicación STI-C**

Una cuestión particularmente importante en relación con los STI-C son las tecnologías de comunicación que pueden utilizarse para intercambiar mensajes entre estaciones STI-C. Esto está vinculado directamente con la necesidad de garantizar que todo el mundo pueda hablar con todo el mundo (interoperabilidad) y que todo el mundo siga pudiendo hablar con todo el mundo (compatibilidad).

La maximización de beneficios implica el aprovechamiento de las distintas ventajas que ofrecen diferentes tecnologías complementarias. El enfoque de «comunicación híbrida» combina dos tipos de tecnologías:

- las tecnologías de comunicación de corto alcance, que operan en una banda de frecuencia específica de 5,9 GHz y son las más utilizadas para servicios en los que el tiempo es decisivo (los STI-G5 se desarrollaron específicamente con este fin y ya han alcanzado su madurez, han sido sometidos a ensayo y ya se han implantado); y



- las tecnologías de comunicación de mayor alcance, que aprovechan la cobertura de redes existentes y conectan zonas amplias, pero se utilizan para servicios V2I en los que el tiempo es menos decisivo (las tecnologías 3G y 4G de la telefonía móvil son tecnologías maduras que ya proporcionan buena cobertura en grandes zonas de la Unión).

La ejecución del enfoque de comunicación híbrida, combinada con la necesidad de garantizar la interoperabilidad y la continuidad de los servicios, impone determinadas opciones tecnológicas. Estas se reflejan en un conjunto mínimo de requisitos funcionales y técnicos para el intercambio interoperable de mensajes entre estaciones STI-C. Dado que esto no debería poner freno a la innovación, el presente Reglamento garantiza que las futuras tecnologías puedan integrarse en la combinación «comunicación híbrida».

Una cláusula de revisión facilitará la integración de varios candidatos existentes, como la LTE-V2X (una tecnología de comunicaciones de corto alcance basada en telefonía móvil) y la 5G (el conjunto de tecnologías para la próxima generación de redes de telefonía móvil). La Comisión debatirá posibles modificaciones del presente Reglamento Delegado con un grupo de expertos de manera abierta y transparente, y mantendrá informado periódicamente a dicho grupo de los avances y las posibles etapas siguientes. Las partes interesadas que ya han puesto en servicio estaciones STI-C deberían cooperar de buena fe en este proceso, en consonancia con la legislación tanto europea como nacional en materia de competencia, a fin de garantizar la igualdad de condiciones entre las diferentes tecnologías y sin obstaculizar el desarrollo de otras nuevas. A fin de permitir futuros avances en este ámbito, las partes interesadas también deberían preparar sus productos para la integración de futuras tecnologías.

## 5. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

El presente Reglamento tiene algunas repercusiones en el presupuesto de la Unión.

A fin de garantizar el buen funcionamiento de la red STI-C, es necesario que las entidades centrales lleven a cabo determinadas tareas antes de poder establecer plenamente el marco de gobernanza. A la espera de la creación de dichas entidades, la Comisión llevará a cabo algunas de esas tareas, principalmente las que estén relacionadas con el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C, el marco STI-C de la Unión para el suministro de comunicaciones seguras y de confianza sobre la base de una PKI.

Es importante garantizar que las estaciones STI-C puedan inscribirse en el sistema para la gestión de credenciales de seguridad antes de entrar en servicio y empezar a funcionar. Para ello, la Comisión asumirá, como tarea compartida entre el Centro Común de Investigación (JRC) y la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE), las tareas del punto de contacto central, del gestor de la lista de confianza y de la autoridad de la política de certificación de los STI-C.

Esto no tendrá repercusiones en términos de recursos humanos, ya que tanto el JRC como la DG MOVE utilizarán o reasignarán a su personal según proceda. Además, el JRC se beneficia de la acción de apoyo «Arquitectura de seguridad para infraestructura y vehículos conectados en Europa», en el contexto de la Decisión de Ejecución C(2016) 1966 de la Comisión<sup>8</sup>, por la que se asignan 4 millones EUR para la ejecución de la fase I del sistema para la gestión de

<sup>8</sup> Decisión de Ejecución de la Comisión, de 7 de abril de 2016, por la que se modifica la Decisión de Ejecución C(2014) 1921 de la Comisión, que establece el Programa Plurianual de Trabajo 2014-2020 para la asistencia financiera en el ámbito del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE): sector del transporte, para el período 2014-2020.

credenciales de seguridad (2018-2021). En caso de que sean necesarias más acciones de apoyo, podrían financiarse a través del mecanismo «Conectar Europa».

# REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 13.3.2019

**que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a la implantación y el uso operativo de los sistemas de transporte inteligentes cooperativos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte<sup>1</sup>, y en particular su artículo 6, apartado 3, en relación con su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2010/40/UE se establece, como ámbito prioritario IV para la elaboración y utilización de especificaciones y normas, la conexión del vehículo a la infraestructura de transporte. Esto supone, entre otras cosas, el desarrollo y la implementación de unos sistemas cooperativos (vehículo a vehículo, vehículo a infraestructura –en los que los mensajes pueden partir tanto del vehículo como de la infraestructura– e infraestructura a infraestructura) basados en: la facilitación del intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructura; la utilización de un formato de mensaje normalizado para el intercambio de datos o información entre vehículos e infraestructura; y la definición de una infraestructura de comunicación para el intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructura.
- (2) Los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C) utilizan tecnologías que permiten que los vehículos de carretera se comuniquen entre sí y con la infraestructura viaria, incluidas las señales de tráfico. Los servicios STI-C constituyen una categoría de servicios STI, basados en una red abierta que permite la relación de muchos a muchos o de par a par entre estaciones STI-C. Esto significa que todas las estaciones STI-C, según se definen en el presente Reglamento, pueden intercambiar mensajes entre sí de manera segura y no se limitan a intercambiar mensajes con una o varias estaciones preestablecidas. Las estaciones STI-C no necesitan requisitos adicionales, como: utilizar el mismo *software* o tener una cuenta o relación contractual con la misma entidad (por ejemplo, el mismo fabricante de vehículos, la misma autoridad viaria o el mismo prestador de servicios).

---

<sup>1</sup> DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

- (3) La estrategia europea STI-C<sup>2</sup> detectó un riesgo de fragmentación del mercado interior en el ámbito de los STI-C y una necesidad de establecer requisitos mínimos para los servicios STI-C, a fin de garantizar su implantación coordinada y coherente. En este contexto, la Comisión anunció su intención de hacer uso, cuando procediera, de su mandato en el marco de la Directiva 2010/40/UE para adoptar uno o varios actos delegados hacia 2018, a fin de garantizar la compatibilidad, la interoperabilidad y la continuidad de los servicios STI-C en la implantación y el uso operativo en toda la Unión de unos servicios STI-C basados en comunicaciones seguras y de confianza.
- (4) A fin de impulsar y maximizar todos los beneficios en materia de seguridad vial y eficiencia del tráfico que ofrecen los servicios STI-C, las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse a la totalidad de la red de transporte por carretera. Esto incluye sus interconexiones con otros modos de transporte que son pertinentes para la seguridad vial y la eficiencia del tráfico, como los pasos a nivel, las zonas portuarias, etc.
- (5) Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse a todos los servicios STI-C, sin perjuicio de las especificaciones particulares adoptadas en otros actos en el marco de la Directiva 2010/40/UE, en particular los Reglamentos Delegados (UE) n.º 886/2013<sup>3</sup> y (UE) 2015/962<sup>4</sup> de la Comisión.
- (6) La Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión (Directiva sobre las redes y sistemas de información)<sup>5</sup>, establece requisitos relativos a las capacidades nacionales en el ámbito de la ciberseguridad y mecanismos para mejorar la cooperación estratégica y operativa entre Estados miembros e introduce obligaciones relativas a las medidas de seguridad y a las notificaciones de incidentes entre sectores. Dado que en la Directiva sobre las redes y sistemas de información figuran los operadores de los sistemas de transporte inteligentes definidos en el artículo 4, punto 1, de la Directiva 2010/40/UE como posibles operadores de servicios esenciales, en determinados casos la aplicación de la Directiva sobre las redes y sistemas de información y de los requisitos que impone el presente Reglamento puede ser complementaria.
- (7) La Decisión 2008/671/CE de la Comisión<sup>6</sup> armoniza las condiciones para que las aplicaciones relacionadas con la seguridad de los STI puedan disponer de la banda de frecuencias 5 875-5 905 MHz y hacer un uso eficiente de ella en la Unión.

---

<sup>2</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» [COM(2016) 766 final].

<sup>3</sup> Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario (DO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

<sup>4</sup> Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

<sup>5</sup> DO L 194 de 19.7.2016, p. 1.

<sup>6</sup> Decisión 2008/671/CE de la Comisión, de 5 de agosto de 2008, relativa al uso armonizado de espectro radioeléctrico en la banda de frecuencias 5 875-5 905 MHz para aplicaciones relacionadas con la seguridad de los sistemas de transporte inteligentes (STI) (DO L 220 de 15.8.2008, p. 24).

- (8) En respuesta al mandato de normalización M/453<sup>7</sup>, las organizaciones europeas de normalización (OEN) –el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI) y el Comité Europeo de Normalización (CEN)– han elaborado normas comunes para la implantación de los servicios STI-C, a las que hace referencia el presente Reglamento. Dichas normas proporcionan una base para la prestación eficaz de servicios prioritarios STI-C, al permitir a los gestores del tráfico por carretera que tomen medidas adecuadas y preparen el camino para una automatización más segura en las carreteras de la Unión. El trabajo de normalización seguirá adelante, entre otras cosas para integrar otras tecnologías y seguir consolidando los STI-C. Por tanto, los organismos de normalización pertinentes y todas las partes interesadas deben seguir trabajando en el marco del mandato de normalización M/453 y elaborar conjuntamente soluciones que contribuyan a la interoperabilidad y permitan que todas las tecnologías desempeñen su función.
- (9) A fin de garantizar la interoperabilidad, cada estación STI-C requiere una configuración de normas específica («perfil de sistema») que determina la implementación de varias normas opcionales. El perfil de sistema describe las interfaces externas necesarias para la comunicación entre estaciones STI-C. Todas las estaciones STI-C deben cumplir lo dispuesto en la Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>. La cooperación entre la industria y las autoridades de los Estados miembros ha dado lugar al desarrollo de perfiles de sistema armonizados para estaciones STI-C vehiculares y estaciones STI-C viarias que se comunican en la banda de frecuencias 5 855-5 925 MHz. Para que todos los servicios STI-C se reciban sin problemas en toda la Unión, es necesario un enfoque de «comunicación híbrida», es decir, que combine tecnologías de comunicación complementarias. Habida cuenta del ritmo del progreso tecnológico, se anima a la industria y a los Estados miembros a desarrollar (y armonizar en toda la Unión) perfiles de sistema complementarios y compatibles adicionales para otros tipos de estaciones y tecnologías STI-C. Antes de utilizar estos nuevos perfiles o tecnologías, deben informar a la Comisión, de manera que pueda plantearse sin demora la actualización del presente Reglamento. Las actualizaciones deben prepararse en estrecha cooperación con los Estados miembros.
- (10) La naturaleza cooperativa de los STI-C hace necesario que todas las estaciones STI-C aporten información a la red STI-C. Las estaciones STI-C no deben interferir en la prestación de servicios prioritarios STI-C, los servicios europeos de telepeaje o los tacógrafos inteligentes, ni en el funcionamiento de otras estaciones STI-C.
- (11) Es importante que la industria y los Estados miembros implementen soluciones técnicas comunes para la prestación de servicios STI-C. Dichas soluciones deben desarrollarse, en particular, a través de las OEN, con el fin de facilitar la introducción de los servicios STI-C, garantizar la interoperabilidad y la continuidad de dichos servicios en toda la Unión y reducir los costes de implementación. A fin de garantizar la compatibilidad, la interoperabilidad y la continuidad de los servicios STI-C en toda la Unión, las normas y perfiles de sistema contemplados en el presente Reglamento

---

<sup>7</sup> M/453: Mandato de normalización dirigido al CEN, al Cenelec y al ETSI en el campo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones para contribuir a la interoperabilidad de los sistemas cooperativos para el transporte inteligente en la Comunidad Europea.

<sup>8</sup> Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y por la que se deroga la Directiva 1999/5/CE (DO L 153 de 22.5.2014, p. 62).

deben utilizarse, cuando proceda, como referencia para el desarrollo de futuras tecnologías y servicios STI-C.

- (12) Por lo que respecta a la implantación, debe darse prioridad a los servicios STI-C que contribuyen a la seguridad vial y a la eficiencia del tráfico. Los servicios de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial definidos en el Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 deben prestarse, en la medida de lo posible, como servicios universales y gratuitos para el usuario final en el punto de utilización, de conformidad con dicho Reglamento.
- (13) A fin de garantizar la interoperabilidad, cada servicio STI-C requiere una configuración de normas específica, llamada perfil de servicio, que determina la implementación de varias opciones de normas. Los servicios STI-C no deben interferir en la prestación de los servicios prioritarios STI-C. Los perfiles de servicio de vehículo a vehículo han sido desarrollados fundamentalmente para turismos. Para permitir la implantación de estos servicios o de servicios similares para otras categorías de vehículos, puede ser necesario el desarrollo de perfiles de servicio adicionales o una actualización de los perfiles de servicio que figuran en el presente Reglamento.
- (14) La Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup> establece principios comunes y disposiciones de referencia destinados a aplicarse a toda la legislación sectorial. Dicha Decisión constituye, pues, un marco horizontal general para cualquier nueva legislación de armonización de las condiciones de comercialización de los productos. Sus disposiciones de referencia proporcionan definiciones y obligaciones generales para los operadores económicos y una serie de procedimientos de evaluación de la conformidad entre los que puede elegir el legislador, según el caso. A fin de garantizar la seguridad del mercado, establece también normas para el marcado CE y disposiciones de referencia sobre los procedimientos relativos a los productos que entrañan un riesgo. Dado que el presente Reglamento regula la introducción en el mercado de las estaciones STI-C, conviene utilizar las disposiciones de referencia del anexo I de dicha Decisión, con arreglo a las cuales el fabricante es responsable de garantizar, entre otras cosas, el cumplimiento de la legislación aplicable; de elaborar la declaración CE de conformidad; de colocar el marcado de conformidad y de elaborar la documentación técnica requerida. Asimismo, deben regularse las funciones y las responsabilidades de otras entidades, como el representante autorizado, el importador y el distribuidor.
- (15) En el presente Reglamento, las estaciones STI-C instaladas en vehículos, portátiles o situadas en la infraestructura viaria se consideran productos que pueden introducirse en el mercado como módulos independientes o como partes de módulos de mayor tamaño. El grado en que las estaciones STI-C destinadas a ser instaladas en vehículos cumplen los requisitos aplicables puede verificarse antes o después de la instalación. En el caso de las estaciones STI-C viarias, puede verificarse antes de la instalación, de manera que puedan introducirse en el mercado como productos independientes. En el caso de las estaciones STI-C centrales, la situación puede ser diferente, ya que a menudo se integrarán en centros de control del tráfico que no estén normalizados. Dado que estos centros de control del tráfico se construyen paulatinamente, según van desarrollándose las zonas de tráfico que gestionan, puede ocurrir que su conformidad

---

<sup>9</sup> Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

no pueda verificarse del todo antes de su introducción en el mercado. En cualquier caso, el nivel de seguridad y confianza debe ser el mismo para todas las estaciones STI-C, incluidas las centrales.

- (16) Antes de la puesta en servicio y la entrada en funcionamiento de cualquier estación STI-C, es necesario determinar la entidad que comprobará que va acompañada de una declaración UE de conformidad y, en su caso, que lleva colocado el marcado de conformidad. Dicha entidad debe registrar la estación en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C y garantizar que siga cumpliendo los requisitos técnicos durante todo el período de utilización. La entidad ejercerá de operador de la estación STI-C y estará a cargo de las relaciones con el usuario.
- (17) En relación con numerosos servicios STI-C, es esencial garantizar la autenticidad y la integridad de los mensajes STI-C que contengan información, como la posición, la velocidad y el rumbo. Por tanto, debe establecerse un modelo europeo común STI-C de confianza para todas las estaciones STI-C (para todas las estaciones STI-C móviles –los mismos requisitos para las estaciones personales y vehiculares– y para todas las estaciones STI-C fijas –los mismos requisitos para las centrales y las viarias–), independientemente de las tecnologías de comunicación utilizadas. Las normas y requisitos de este modelo de confianza se establecen en la política de certificación y seguridad. El nivel más elevado de la PKI es la lista de confianza de certificación europea, que contiene entradas de todas las autoridades de certificación raíz de confianza en Europa.
- (18) En el pasado se han realizado algunos esfuerzos por lograr el reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad de los productos en Europa. El ejemplo más importante a este respecto es el Acuerdo sobre el reconocimiento mutuo (ARM) del Grupo de Altos Funcionarios sobre Seguridad de los Sistemas de Información (SOG-IS). Este grupo, si bien representa el modelo más importante en cuanto a cooperación y reconocimiento mutuo en el ámbito de la certificación de la seguridad, incluye únicamente a parte de los Estados miembros de la Unión. Dado que la certificación de la seguridad de las estaciones STI-C es un elemento importante de la política de certificación y seguridad de los STI-C, en ausencia de otros programas europeos de certificación de la ciberseguridad equivalentes en el marco europeo de la ciberseguridad pertinente se aplica el ARM del SOG-IS.
- (19) Es posible que algunas estaciones STI-C introducidas en el mercado antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento no cumplan plenamente los requisitos relacionados con la seguridad de este, ya que puede que se hayan tomado decisiones de implantación técnica en una etapa anterior. Para que dichas estaciones STI-C formen parte de la red STI-C después de la fecha de aplicación del presente Reglamento, debe establecerse un procedimiento destinado a permitir su inscripción en el modelo de confianza STI-C.
- (20) Con arreglo al artículo 6, apartado 6, de la Directiva 2010/40/UE, la Comisión debe adoptar especificaciones que cumplan una serie de principios, entre ellos la utilización de infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión, a efectos del uso de aplicaciones y servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento en todo el mundo, continuados, fiables y garantizados. Por tanto, conviene garantizar la compatibilidad de las estaciones STI-C con los servicios de valor añadido que proporcionan los programas Galileo y EGNOS (el sistema europeo de navegación por complemento

geoestacionario), establecidos mediante el Reglamento (UE) n.º 1285/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, para mejorar la fiabilidad de las estaciones STI-C.

- (21) La plataforma para la implantación de los STI-C en la Unión (plataforma STI-C), que se creó en noviembre de 2014 y está presidida por servicios de la Comisión, elaboró una política de certificación y seguridad común, respaldada por todas las partes interesadas. Dado que esta ha de ser actualizada en consonancia con los avances técnicos y el desarrollo del marco de gobernanza, la Comisión debe revisar permanentemente el presente Reglamento para mantener la coherencia y la uniformidad.
- (22) A fin de garantizar el buen funcionamiento de la red STI-C, es necesario que las entidades centrales lleven a cabo determinadas tareas antes de poder establecer plenamente el marco de gobernanza. A la espera del establecimiento de las entidades centrales, la Comisión debe encargarse de estas tareas, incluidas las que corresponden a la autoridad de la política de certificación de los STI-C, al gestor de la lista de confianza y al punto de contacto STI-C.
- (23) Cuando las medidas establecidas en el presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, deben llevarse a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión relativo a la protección de los datos personales y la privacidad, en particular el Reglamento (UE) 2016/679<sup>10</sup> y, cuando sea de aplicación, la Directiva 2002/58/CE<sup>11</sup>. Dicho tratamiento debe tener una base jurídica adecuada, como se indica en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2016/679, que no proporciona el presente Reglamento Delegado.
- (24) Sin una base jurídica adecuada, los datos personales recogidos no deben ser reutilizados con ningún otro fin, ni comercial ni como nuevo recurso para garantizar la aplicación de la ley, salvo sobre la base de una ley.
- (25) La información relativa a una persona física identificada o identificable debe tratarse cumpliendo estrictamente el principio de minimización de los datos y únicamente para los fines especificados en el presente Reglamento, y no debe almacenarse más tiempo del necesario. Los requisitos de seguridad sobre seudonimización que se establecen en el presente Reglamento contribuyen a reducir el riesgo de uso indebido de los datos.
- (26) Los usuarios finales deben ser informados clara y exhaustivamente sobre todos los puntos pertinentes del tratamiento de sus datos personales de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679.
- (27) Como se establece en la política de certificación y seguridad común, elaborada en el contexto de la plataforma STI-C, para la gobernanza son necesarios organismos que adopten la forma de comités directores comunes de las partes interesadas, a saber, la Comisión, los Estados miembros, los operadores de infraestructuras viarias y los fabricantes y operadores de estaciones STI-C. A la espera de la creación de dichos organismos, la Comisión, asistida por un grupo de expertos en el que estén representadas todas las partes interesadas, debe encargarse de las tareas pertinentes,

---

<sup>10</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>11</sup> Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).



incluidas las relacionadas con la gobernanza, la supervisión y la autoridad de la política de certificación de los STI-C. Este grupo de expertos debe incluir, en particular, a representantes de los fabricantes y operadores de estaciones STI-C en la red STI-C, así como a otras partes interesadas afectadas y autoridades pertinentes de los Estados miembros.

- (28) El amplio e inclusivo proceso de consulta que dio lugar al desarrollo del marco de gobernanza y política de seguridad y a la política de certificación (con el apoyo de todas las partes interesadas públicas y privadas pertinentes) debe aplicarse también a la actualización del presente Reglamento en consonancia con el progreso técnico y, en su caso, con el desarrollo del marco de gobernanza.
- (29) Los Estados miembros y las autoridades de certificación raíz deben suministrar con regularidad esta información a la Comisión para que pueda supervisar la ejecución del presente Reglamento.
- (30) A fin de tener en cuenta la rápida evolución de los nuevos mercados, tecnologías y servicios, como ya se anunció en el programa de trabajo actualizado de la Directiva STI, está previsto actualizar el presente Reglamento antes de su ejecución, que debería tener lugar tres años después de su entrada en vigor.

El principal candidato para esta modificación es la inclusión de las redes 3G y 4G existentes para la prestación de servicios prioritarios STI-C. Además, en el 3GPP (Proyecto Asociación de Tercera Generación) ya están listas las especificaciones para las tecnologías LTE-V2X y se están validando las implementaciones del prototipo. Estas tecnologías están siendo integradas en normas y especificaciones técnicas europeas, tanto para servicios prioritarios STI-C como para nuevos servicios emergentes. Por último, hay nuevas tecnologías que están evolucionando rápidamente, como la 5G, y que también podrían servir de base a los servicios STI-C.

Algunos de estos cambios podrían dar lugar a una o varias modificaciones del presente Reglamento, una vez que se transmita a la Comisión un expediente con especificaciones avanzadas desde un punto de vista técnico. Estas modificaciones deberían garantizar un enfoque abierto y preparado para el futuro en las normas y en la legislación. La Comisión debe consultar con un grupo de expertos las posibles modificaciones del presente Reglamento de manera abierta y transparente, e informar periódicamente a dicho grupo de los avances y posibles etapas siguientes. Para mantener la continuidad de los servicios prioritarios STI-C, estos también deberían garantizar la compatibilidad y la interoperabilidad con las estaciones STI-C existentes, puestas ya en servicio de conformidad con el presente Reglamento, o especificar un itinerario de migración adecuado teniendo en cuenta también la evolución del mercado y de la tecnología.

La Comisión debe analizar el expediente y debatirlo en el grupo de expertos sin excesiva demora, con vistas a una posible modificación del presente Reglamento, examinando si es necesario cambiar los requisitos vigentes. Las partes interesadas que ya han puesto en servicio estaciones STI-C deberían cooperar de buena fe en este proceso, en consonancia con la legislación tanto europea como nacional en materia de competencia, a fin de garantizar la igualdad de condiciones entre las diferentes tecnologías y sin obstaculizar el desarrollo de otras nuevas. A fin de permitir futuros avances en este ámbito, las partes interesadas también deberían preparar sus productos para la integración de futuras tecnologías.

- (31) De conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>, se consultó al Supervisor Europeo de Protección de Datos, quien emitió un dictamen el [...].

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### *Artículo 1*

#### **Objeto y ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento establece especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, la interoperabilidad y la continuidad en la implantación y el uso operativo en toda la Unión de unos servicios STI-C basados en comunicaciones seguras y de confianza.  
  
Establece el modo en que han de llevarse a cabo las comunicaciones de vehículo a vehículo, de vehículo a infraestructura y de infraestructura a infraestructura a través de las estaciones STI-C y cómo deben introducirse en el mercado y ponerse en servicio estas estaciones para permitir la prestación de servicios STI-C a los usuarios de STI.
2. El presente Reglamento se aplica a todas las estaciones STI-C en el ámbito del transporte por carretera y a sus interfaces con otros modos de transporte.
3. La implantación de estaciones STI-C se lleva a cabo de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2010/40/UE. Los Estados miembros designarán la parte de su infraestructura de redes de transporte que estará equipada con estaciones STI-C.

#### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «sistemas de transporte inteligentes cooperativos» o «STI-C»: sistemas de transporte inteligentes que permiten a los usuarios de STI cooperar mediante el intercambio de mensajes seguros y de confianza utilizando el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C;
- 2) «servicio STI-C»: servicio STI prestado a través de STI-C;
- 3) «estación STI-C»: conjunto de componentes *hardware* y *software* necesarios para reunir, almacenar, tratar, recibir y transmitir mensajes seguros y de confianza con el fin de permitir la prestación de un servicio STI-C. Se incluyen aquí las estaciones STI personales, centrales, vehiculares y viarias definidas en la norma EN 302665 v 1.1.1;

---

<sup>12</sup> Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

- 4) «estación STI-C móvil»: estación STI-C instalada en un vehículo o en forma de dispositivo portátil personal;
- 5) «estación STI-C fija»: estación STI-C instalada en un sistema central o en infraestructura viaria;
- 6) «estación STI-C central»: servidor central con capacidades de estación STI-C integradas, como puede ser un centro de gestión de tráfico.
- 7) «comercialización»: suministro de una estación STI-C para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el contexto de una actividad comercial, ya sea previo pago o a título gratuito;
- 8) «introducción en el mercado»: primera comercialización de una estación STI-C en el mercado de la Unión;
- 9) «puesta en servicio»: primera utilización de una estación STI-C en la Unión con los fines para los que está destinada;
- 10) «comunicación de corto alcance»: comunicación en la banda de frecuencia 5 855-5 925 MHz;
- 11) «servicio prioritario STI-C»: servicio STI-C que contribuye a la seguridad vial o a la eficiencia del tráfico y que figura en el anexo I;
- 12) «perfil de sistema»: conjunto mínimo de requisitos funcionales y técnicos para el intercambio interoperable de mensajes entre estaciones STI-C;
- 13) «perfil de servicio»: conjunto de especificaciones funcionales para los mensajes interoperables, a fin de permitir la prestación de un servicio STI-C;
- 14) «sistema mundial de navegación por satélite (“GNSS”): infraestructura compuesta por una constelación de satélites y una red de estaciones terrestres, que proporciona información exacta sobre la hora y la localización geográfica a los usuarios que disponen de un receptor adecuado;
- 15) «fabricante»: toda persona física o jurídica que diseña y fabrica una estación STI-C, o que manda diseñar o fabricar una estación STI-C, y la comercializa con su nombre o su marca registrada;
- 16) «operador de estación STI-C»: toda persona física o jurídica que es responsable de la puesta en servicio y el funcionamiento de las estaciones STI-C de conformidad con el presente Reglamento;
- 17) «representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en relación con tareas específicas;
- 18) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado de esta una estación STI-C procedente de un tercer país;
- 19) «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa una estación STI-C;
- 20) «operador económico»: fabricante, representante autorizado, importador o distribuidor;
- 21) «recuperación»: toda medida destinada a obtener la devolución de una estación STI-C que ya ha sido puesta a disposición del usuario final;

- 22) «retirada»: toda medida destinada a impedir la comercialización de una estación STI-C presente en la cadena de suministro;
- 23) «marcado CE»: marcado mediante el cual el fabricante indica que el producto es conforme con los requisitos aplicables establecidos en la legislación de la Unión que contempla su colocación;
- 24) «usuario final»: persona física o jurídica que utiliza en último lugar o que está previsto que utilice en último lugar una estación STI-C;
- 25) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de un Estado miembro responsable de vigilar el mercado en su territorio;
- 26) «autoridad nacional competente»: toda autoridad facultada para verificar la conformidad de una estación STI-C con la legislación aplicable;
- 27) «sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C»: marco STI-C de la Unión Europea para el suministro de comunicaciones seguras y de confianza por medio de una infraestructura de clave pública (PKI);
- 28) «autoridad de inscripción»: entidad jurídica u operativa encargada de autenticar las estaciones STI-C y de permitirles el acceso a los STI-C;
- 29) «red STI-C»: todas las estaciones STI-C operativas de la Unión.

### *Artículo 3*

#### **Comercialización y puesta en servicio**

Las estaciones STI-C solo se comercializarán y pondrán en servicio si, además de estar mantenidas adecuadamente y ser utilizadas para el fin previsto, cumplen el presente Reglamento.

### *Artículo 4*

#### **Libre circulación**

Los Estados miembros no prohibirán, restringirán ni impedirán, por los motivos contemplados en el presente Reglamento, la comercialización ni la puesta en servicio en su territorio de las estaciones STI-C que cumplan lo dispuesto en dicho Reglamento.

## **CAPÍTULO II**

### **REQUISITOS TÉCNICOS**

### *Artículo 5*

#### **Requisitos que han de cumplir las estaciones STI-C**

- 1. Las estaciones STI-C vehiculares diseñadas para la comunicación de corto alcance cumplirán los requisitos establecidos en el perfil de sistema del epígrafe 2 del anexo II.
- 2. Las estaciones STI-C viarias diseñadas para la comunicación de corto alcance cumplirán los requisitos establecidos en el perfil de sistema del epígrafe 3 del anexo II.

3. Las estaciones STI-C enviarán mensajes que permitan la prestación de al menos uno de los servicios prioritarios STI-C enumerados en el anexo I.
4. Las estaciones STI-C serán compatibles con las estaciones STI-C que envíen mensajes relacionados con los servicios prioritarios STI-C enumerados en el anexo I.
5. Las estaciones STI-C no interferirán en el funcionamiento del Servicio Europeo de Telepeaje contemplado en la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup> y la Decisión 2009/750/CE de la Comisión<sup>14</sup> ni en el funcionamiento del tacógrafo inteligente contemplado en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup>.
6. Las estaciones STI-C deberán ser compatibles con las estaciones STI-C que sean conformes con los perfiles de sistema que figuran en el anexo II.
7. Cuando las estaciones STI-C operen a través del GNSS deberán ser compatibles con los servicios de posicionamiento y temporización prestados por los sistemas Galileo y EGNOS. Además, las estaciones STI-C podrán ser compatibles con otros sistemas de navegación por satélite.

#### *Artículo 6*

##### **Requisitos que han de cumplir los servicios STI-C**

1. Los servicios prioritarios STI-C enumerados en el anexo I cumplirán los requisitos del perfil de servicio STI-C correspondiente.
2. Los servicios STI-C funcionarán sin ser modificados con todos los perfiles de servicio que figuran en el anexo I.

### **CAPÍTULO III**

#### **INTRODUCCIÓN EN EL MERCADO DE LAS ESTACIONES STI-C**

#### *Artículo 7*

##### **Obligaciones de los fabricantes de estaciones STI-C**

1. Los fabricantes, cuando introduzcan sus estaciones STI-C en el mercado, se asegurarán de que han sido diseñadas y fabricadas de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5.

---

<sup>13</sup> Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (DO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

<sup>14</sup> Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos (DO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

<sup>15</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

2. Los fabricantes elaborarán la documentación técnica contemplada en la parte A del anexo V y llevarán a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad contemplado en esa misma parte o velarán por que se lleve a cabo.
3. Cuando se haya demostrado, mediante el procedimiento de evaluación de la conformidad contemplado en la parte A del anexo V, que una estación STI-C es conforme con los requisitos aplicables, los fabricantes elaborarán una declaración UE de conformidad y colocarán el marcado CE.
4. Los fabricantes conservarán la documentación técnica contemplada en la parte A del anexo V y la declaración UE de conformidad durante diez años a partir de la introducción en el mercado de la estación STI-C.
5. Los fabricantes se asegurarán de que existen procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad con el presente Reglamento.
6. A fin de proteger la salud y la seguridad de los consumidores, cuando se considere oportuno con respecto a los riesgos que presentan las estaciones STI-C, los fabricantes:
  - a) someterán a ensayo muestras de las estaciones STI-C comercializadas;
  - b) investigarán y, en su caso, llevarán un registro de reclamaciones de las estaciones STI-C no conformes y de las recuperaciones de estaciones STI-C;
  - c) mantendrán a los distribuidores informados de estas medidas de control.
7. Los fabricantes se asegurarán de que las estaciones STI-C que han introducido en el mercado llevan un número de tipo, lote o serie, o cualquier otro elemento que permita su identificación.
8. Los fabricantes indicarán, en la estación STI-C o, cuando no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe lo siguiente:
  - a) su nombre;
  - b) su nombre comercial registrado o la marca registrada;
  - c) su dirección postal, junto con un punto único en el que se les pueda contactar.

Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y las autoridades de vigilancia del mercado.
9. Los fabricantes garantizarán que la estación STI-C vaya acompañada de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales, según lo que determine el Estado miembro de que se trate. Las instrucciones y la información relativa a la seguridad, así como cualquier etiquetado, serán claros, comprensibles e inteligibles.
10. Los fabricantes que consideren que una estación STI-C que han introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para lograr su conformidad, retirarla o recuperarla, según proceda. Cuando la estación STI-C presente un riesgo, los fabricantes informarán de ello inmediatamente a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan comercializado y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y sobre toda medida correctora que hayan adoptado.
11. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional competente, los fabricantes facilitarán, en papel o en formato electrónico, toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de la estación STI-C en

una lengua fácilmente comprensible para dicha autoridad. Los fabricantes cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen las estaciones STI-C que hayan introducido en el mercado.

## *Artículo 8*

### **Representantes autorizados**

1. El fabricante podrá designar a un representante autorizado mediante mandato escrito.
2. Los representantes autorizados realizarán las tareas especificadas en el mandato otorgado por el fabricante. El mandato deberá permitir al representante autorizado realizar, como mínimo, las tareas siguientes:
  - a) conservar la declaración UE de conformidad y la documentación técnica a disposición de las autoridades nacionales de vigilancia del mercado durante diez años a partir de la introducción en el mercado de la estación STI-C;
  - b) previa petición motivada de la autoridad nacional competente, facilitar a esta toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de la estación STI-C;
  - c) cooperar con las autoridades nacionales competentes, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen las estaciones STI-C objeto de su mandato.

Las obligaciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, y la elaboración de la documentación técnica contemplada en el artículo 7, apartado 2, no formarán parte del mandato del representante autorizado.

## *Artículo 9*

### **Obligaciones de los importadores**

1. Los importadores solo introducirán en el mercado de la Unión estaciones STI-C conformes.
2. Antes de introducir en el mercado una estación STI-C, los importadores se asegurarán de que:
  - a) el fabricante ha llevado a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad contemplado en el artículo 7, apartado 2;
  - b) el fabricante ha redactado la documentación técnica;
  - c) la estación STI-C lleva el marcado CE obligatorio;
  - d) el fabricante ha cumplido los requisitos establecidos en el artículo 7, apartado 7, y en el artículo 8.
3. Cuando un importador considere que una estación STI-C no es conforme con los requisitos establecidos en el artículo 5, no lo introducirá en el mercado hasta que no sea conforme. Cuando la estación STI-C presente un riesgo, el importador informará de ello al fabricante y a las autoridades de vigilancia del mercado.
4. Los importadores indicarán, en la estación STI-C o, cuando no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe lo siguiente:

- a) su nombre;
- b) su nombre comercial registrado o la marca registrada;
- c) la dirección en la que pueden ser contactados.

Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y las autoridades nacionales competentes.

5. Los importadores garantizarán que la estación STI-C vaya acompañada de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales, según lo que determine el Estado miembro de que se trate.
6. Mientras sean responsables de una estación STI-C, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 5.
7. A fin de proteger la salud y la seguridad de los consumidores, cuando se considere oportuno con respecto a los riesgos que presente una estación STI-C, los importadores:
  - a) someterán a ensayo muestras de la estación STI-C comercializada;
  - b) investigarán y, en su caso, llevarán un registro de reclamaciones de las estaciones STI-C no conformes y de las recuperaciones de estaciones STI-C;
  - c) mantendrán a los distribuidores informados de estas medidas de control.
8. Los importadores que consideren que una estación STI-C que han introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para lograr su conformidad, retirarla o recuperarla, según proceda. Cuando la estación STI-C presente un riesgo, los importadores informarán de ello inmediatamente a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en los que la hayan comercializado y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y sobre toda medida correctora que hayan adoptado.
9. Durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de la estación STI-C, los importadores conservarán una copia de la declaración UE de conformidad a disposición de las autoridades de vigilancia del mercado y se asegurarán de que, previa solicitud, dichas autoridades puedan disponer de la documentación técnica.
10. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional competente, los importadores facilitarán, en papel o en formato electrónico, toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de la estación STI-C en una lengua fácilmente comprensible para dicha autoridad. Los importadores cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen las estaciones STI-C que hayan introducido en el mercado.

## *Artículo 10*

### **Obligaciones de los distribuidores**

1. Al comercializar una estación STI-C, los distribuidores actuarán con la debida diligencia en relación con los requisitos del presente Reglamento.



2. Antes de comercializar una estación STI-C, los distribuidores comprobarán lo siguiente:
  - a) que lleva el marcado CE;
  - b) que va acompañada de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad contemplada en el artículo 7, apartado 9, en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales en el Estado miembro en el que se va a comercializar;
  - c) que el fabricante y el importador han cumplido los requisitos establecidos en el artículo 7, apartados 7 y 8, y el artículo 9, apartado 4.
3. Cuando un distribuidor considere que una estación STI-C no es conforme con el artículo 5, no la comercializará hasta que no sea conforme. Cuando la estación STI-C presente un riesgo, el distribuidor informará de ello al fabricante o al importador y a las autoridades de vigilancia del mercado.
4. Mientras sean responsables de una estación STI-C, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos del artículo 5.
5. Los distribuidores que consideren que una estación STI-C que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento o con cualquier otra legislación aplicable de la Unión se asegurarán de que se adoptan las medidas correctoras necesarias para lograr su conformidad, retirarla o recuperarla, según proceda. Cuando la estación STI-C presente un riesgo, los distribuidores informarán de ello inmediatamente a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan comercializado y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y sobre toda medida correctora que hayan adoptado.
6. Previa petición motivada de la autoridad nacional competente, los distribuidores facilitarán a esta toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de una estación STI-C. Los distribuidores cooperarán con dicha autoridad, a petición de esta, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen las estaciones STI-C que hayan comercializado.

#### *Artículo 11*

#### **Casos en los que las obligaciones de los fabricantes se aplican a los importadores y los distribuidores**

Cuando un importador o un distribuidor introduzca en el mercado una estación STI-C bajo su nombre o marca registrada, o modifique una estación STI-C ya introducida en el mercado de manera que pueda verse afectada la conformidad con el presente Reglamento, dicho importador o distribuidor será considerado fabricante a efectos del presente Reglamento y deberá cumplir las obligaciones que incumben al fabricante con arreglo al artículo 7.

#### *Artículo 12*

#### **Identificación de los operadores económicos**

Previa solicitud, los operadores económicos identificarán ante las autoridades de vigilancia del mercado:

- a) a cualquier operador económico que les haya suministrado una estación STI-C;
- b) a cualquier operador económico al que hayan suministrado una estación STI-C.

Los operadores económicos deberán poder presentar la información a la que se refiere el párrafo primero durante un período de quince años desde que se les suministró la estación STI-C y durante un período de quince años desde que suministraron la estación STI-C.

### *Artículo 13*

#### **Declaración UE de conformidad**

1. En la declaración UE de conformidad deberá constar que se ha demostrado la conformidad con los requisitos especificados en el artículo 5.
2. La declaración UE de conformidad deberá estar estructurada según el modelo que figura en la parte B del anexo V, contener los elementos que se especifican en la parte A de ese mismo anexo y mantenerse actualizada. Se traducirá a la lengua o lenguas requeridas por el Estado miembro en el que se comercialice la estación STI-C.
3. Al elaborar la declaración UE de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad de la conformidad de la estación STI-C con los requisitos establecidos en el presente Reglamento.
4. Cuando una estación STI-C esté sujeta a más de un acto de la Unión que exija una declaración UE de conformidad, se elaborará una declaración única con respecto a todos esos actos. En dicha declaración figurarán los actos en cuestión, incluidas sus referencias de publicación.

### *Artículo 14*

#### **Principios generales del marcado CE**

El marcado CE estará sujeto a los principios generales establecidos en el artículo 30 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup>.

### *Artículo 15*

#### **Reglas y condiciones para la colocación del marcado CE**

1. El marcado CE se colocará en la estación STI-C o en su placa de datos de manera visible, legible e indeleble.
2. El marcado CE se colocará antes de la introducción en el mercado de la estación STI-C. Podrá ir seguido de un pictograma o de otra marca que indique un riesgo o un uso especiales.

---

<sup>16</sup> Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

## *Artículo 16*

### **Vigilancia del mercado de la Unión y control de las estaciones STI-C que entran en él**

Se aplicarán a las estaciones STI-C el artículo 15, apartado 3, y los artículos 16 a 29 del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

## *Artículo 17*

### **Procedimiento para hacer frente a estaciones STI-C que presentan un riesgo a nivel nacional**

1. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro hayan adoptado medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 o tengan motivos para creer que una estación STI-C presenta un riesgo para la salud o la seguridad de las personas, para la seguridad vial o para la eficiencia del tráfico, llevarán a cabo una evaluación de la estación STI-C en cuestión con respecto a todos los requisitos aplicables del presente Reglamento. Los operadores económicos pertinentes cooperarán con dichas autoridades según proceda.

Si, en el transcurso de la evaluación, las autoridades de vigilancia del mercado constatan que la estación STI-C no cumple los requisitos del presente Reglamento, pedirán sin demora al operador económico pertinente que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para que la estación sea conforme con dichos requisitos o bien la retire del mercado o la recupere en un plazo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo.

El artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 será de aplicación a las medidas contempladas en el párrafo segundo del presente apartado.

2. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado consideren que el incumplimiento no se limita al territorio nacional, informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación y de las medidas que han pedido al operador económico que adopte.
3. El operador económico se asegurará de que en toda la Unión se adoptan todas las medidas correctoras adecuadas con respecto a todas las estaciones STI-C afectadas que han sido comercializadas en el mercado de la Unión.
4. Cuando el operador económico no adopte las medidas correctoras adecuadas en el plazo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán todas las medidas provisionales oportunas para prohibir o restringir la comercialización de la estación STI-C en su mercado nacional, retirarla de ese mercado o recuperarla.
5. Las autoridades de vigilancia del mercado informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas provisionales contempladas en el apartado 4. Esta información incluirá todos los pormenores disponibles, en particular:
  - a) los datos necesarios para identificar la estación STI-C no conforme;
  - b) el origen de la estación STI-C;
  - c) el riesgo en cuestión y la naturaleza del supuesto incumplimiento de la estación STI-C con los requisitos establecidos en el presente Reglamento;

- d) la naturaleza y la duración de las medidas provisionales adoptadas;
  - e) los argumentos presentados por el operador económico.
6. Los Estados miembros distintos del que inició el procedimiento informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de:
- a) toda medida que hayan adoptado;
  - b) toda información adicional de que dispongan relativa al incumplimiento de la estación STI-C en cuestión;
  - c) cualquier objeción que tengan con respecto a las medidas provisionales adoptadas por el Estado miembro que inició el procedimiento.
7. Cuando, transcurridos tres meses desde la recepción de la información contemplada en el apartado 5, los demás Estados miembros o la Comisión no hayan presentado ninguna objeción con respecto a las medidas provisionales adoptadas por un Estado miembro, tales medidas se considerarán justificadas. Cuando una medida provisional se considere justificada, los Estados miembros se asegurarán de que se adoptan sin demora las medidas restrictivas oportunas con respecto a la estación STI-C en cuestión, como su retirada del mercado.

#### *Artículo 18*

##### **Procedimiento de salvaguardia de la Unión**

1. Cuando, una vez concluido el procedimiento establecido en el artículo 17, apartados 3 y 4, se presenten objeciones con respecto a una medida provisional adoptada por un Estado miembro, o cuando la Comisión considere que una medida provisional es contraria a la legislación de la Unión, la Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y al operador u operadores económicos pertinentes y procederá a la evaluación de la medida en cuestión. En función de los resultados de esta evaluación, la Comisión decidirá si la medida adoptada a nivel nacional está o no justificada.
- La Comisión dirigirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente a los operadores económicos pertinentes.
2. Si, en una decisión de la Comisión, se considera justificada la medida provisional, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la retirada de su mercado de la estación STI-C no conforme e informarán de ello a la Comisión. Si la medida provisional se considera injustificada, el Estado miembro en cuestión la retirará.

#### *Artículo 19*

##### **Estaciones STI-C conformes que presentan un riesgo para la salud y la seguridad a nivel nacional**

1. Cuando, tras una evaluación con arreglo al artículo 17, apartado 1, las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro constaten que una estación STI-C, pese a cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento, presenta un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o con respecto a otros aspectos relacionados con la protección del interés público, dichas autoridades deberán ordenar al operador

económico pertinente que adopte una o varias de las siguientes medidas correctoras, de manera proporcionada a la naturaleza del riesgo:

- a) medidas oportunas para garantizar que la estación STI-C, cuando se comercialice, ya no presente ese riesgo;
- b) la retirada del mercado de la estación STI-C;
- c) la recuperación de la estación STI-C.

Las autoridades de vigilancia del mercado fijarán un plazo razonable, proporcionado a la naturaleza del riesgo, para que el operador económico adopte las medidas contempladas en el párrafo primero.

- 2. El operador económico se asegurará de que en toda la Unión se adoptan las medidas correctoras con respecto a todas las estaciones STI-C afectadas que han sido comercializadas en el mercado de la Unión.
- 3. Las autoridades de vigilancia del mercado informarán inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas correctoras que han ordenado con arreglo al párrafo primero y de todos los pormenores disponibles, en particular:
  - a) los datos necesarios para la identificación de la estación STI-C afectada;
  - b) el origen y la cadena de suministro de la estación STI-C;
  - c) la naturaleza del riesgo;
  - d) la naturaleza y la duración de las medidas correctoras.
- 4. La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y a los operadores económicos pertinentes, y procederá a evaluar las medidas correctoras ordenadas por las autoridades de vigilancia del mercado. Sobre la base de los resultados de la evaluación, decidirá si la medida está o no justificada y, en su caso, propondrá medidas adecuadas.
- 5. La Comisión dirigirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente al operador u operadores económicos pertinentes.

## *Artículo 20*

### **Incumplimiento formal**

- 1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 17, los Estados miembros exigirán al operador económico pertinente que acabe con la falta de conformidad cuando lleguen a una de las conclusiones siguientes:
  - a) se ha colocado el marcado CE incumpliendo el artículo 14 o el artículo 15;
  - b) no se ha colocado el marcado CE;
  - c) no se ha elaborado la declaración UE de conformidad;
  - d) no se ha elaborado correctamente la declaración UE de conformidad;
  - e) no está disponible la documentación técnica, o está incompleta;
  - f) falta, es falsa o está incompleta la información contemplada en el artículo 5, apartado 6, o en el artículo 7, apartado 3;

- g) no se cumple cualquier otro requisito administrativo establecido en el artículo 5 o en el artículo 7.
- 2. Si persiste la falta de conformidad a la que se refiere el apartado 1, el Estado miembro en cuestión adoptará todas las medidas adecuadas para restringir o prohibir la comercialización de la estación STI-C o asegurarse de que sea recuperada o retirada del mercado.

## **CAPÍTULO IV**

### **PUESTA EN SERVICIO Y FUNCIONAMIENTO DE LAS ESTACIONES STI-C**

#### *Artículo 21*

##### **Puesta en servicio de las estaciones STI-C centrales**

1. Antes de poner en servicio una estación STI-C central, su operador se asegurará de que ha sido diseñada y fabricada de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5. Para ello, llevará a cabo una de las acciones siguientes:
  - a) comprará una estación STI-C central introducida en el mercado de conformidad con el capítulo III; en este caso, no serán de aplicación los apartados 2 y 3 del presente artículo;
  - b) integrará las capacidades de la estación STI-C en un centro de control del tráfico o servidor central; en este caso, se aplicarán a la estación STI-C central los apartados 2 y 3 del presente artículo y no se aplicarán los artículos 7 a 20.
2. Los operadores de la estación STI-C elaborarán la documentación técnica obligatoria contemplada en la parte C del anexo V y llevarán a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad que figura en esa misma parte. Cuando se haya demostrado, mediante dicho procedimiento, que una estación STI-C central cumple los requisitos establecidos en el artículo 5, los operadores de la estación STI-C elaborarán una declaración UE de conformidad con arreglo a la parte D del anexo V.
3. Los operadores de la estación STI-C conservarán la documentación técnica y la declaración UE de conformidad todo el tiempo que esté en funcionamiento la estación STI-C central.

#### *Artículo 22*

##### **Obligaciones de los operadores de estaciones STI-C**

1. Los operadores de estaciones STI-C se asegurarán de que todas sus estaciones se pongan en servicio y sean operadas de conformidad con el presente Reglamento.
2. Antes de la puesta en servicio de una estación STI-C, el operador verificará lo siguiente:
  - a) que lleva el marcado CE;
  - b) que está disponible la documentación técnica contemplada en el artículo 7;
  - c) que la estación STI-C está certificada de conformidad con los requisitos del epígrafe 1.6.2 del anexo IV.

Las obligaciones que figuran en las letras a) y b) del párrafo primero del presente apartado no se aplicarán a las estaciones STI-C centrales que hayan sido puestas en servicio de conformidad con la letra b) del artículo 21, apartado 1.

Por otro lado, antes de la puesta en servicio de una estación STI-C, su operador la inscribirá en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C de conformidad con el artículo 23, apartado 3.

3. Antes de la puesta en servicio de una estación STI-C, su operador llegará a un acuerdo con el propietario en cuanto a los derechos y obligaciones en relación con el funcionamiento, el mantenimiento y la actualización de la estación STI-C, así como sobre el modo de informar al usuario final.
4. Cuando una estación STI-C se inscriba en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C, se incluirá en un registro de estaciones STI-C de la autoridad de inscripción correspondiente junto con la identificación de su operador. El punto de contacto STI-C mantendrá una lista de registros de estaciones STI-C.
5. El operador de una estación STI-C se asegurará de que, mientras una estación STI-C esté operativa, siga cumpliendo los requisitos del artículo 5 aplicables en el momento de su puesta en servicio.
6. Cuando una estación STI-C deba ser actualizada, bien a iniciativa de su operador, bien como consecuencia de una modificación del presente Reglamento, el operador se asegurará de que la estación en cuestión cumple la última versión de las especificaciones pertinentes que figuran en el artículo 5.
7. Cuando una estación STI-C deba ser actualizada a iniciativa de su fabricante o de su representante autorizado, el fabricante o el representante autorizado y los operadores de la estación STI-C cooperarán para garantizar que la estación cumpla la última versión de las especificaciones pertinentes que figuran en el artículo 5.

## **CAPÍTULO V**

### **SEGURIDAD**

#### *Artículo 23*

#### **Inscripción de las estaciones STI-C en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C**

1. El sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C se ha creado para el suministro de comunicaciones seguras y de confianza entre estaciones STI-C.
2. El funcionamiento del sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C deberá cumplir los requisitos que figuran:
  - a) en el anexo III (política de certificación), que establece los requisitos para la gestión de certificados de clave pública para servicios STI-C por parte de entidades emisoras, así como su utilización por parte de entidades finales;
  - b) en el anexo IV (política de seguridad), que establece los requisitos para la gestión de la seguridad de la información en los STI-C.

3. Todas las estaciones STI-C se inscribirán en el sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI-C y cumplirán las reglas de dicho sistema, de conformidad con las especificaciones de los anexos III y IV.

#### *Artículo 24*

##### **Autoridad de la política de certificación STI-C**

1. La autoridad de la política de certificación STI-C será responsable de gestionar la política de certificación y la autorización de las PKI de conformidad con la política de certificación establecida en el anexo III.
2. La Comisión ejercerá de autoridad de la política de certificación de los STI-C hasta que se establezca una entidad *ad hoc*.

#### *Artículo 25*

##### **Gestor de la lista de confianza**

1. El gestor de la lista de confianza se encargará de generar y actualizar la lista de confianza de certificación europea (ECTL) de conformidad con la política de certificación establecida en el anexo III y de enviar informes de actividad periódicos a la autoridad de la política de certificación STI-C por lo que respecta al funcionamiento seguro general del modelo de confianza STI-C.
2. La Comisión ejercerá de gestora de la lista de confianza hasta que se establezca una entidad *ad hoc*.

#### *Artículo 26*

##### **Punto de contacto STI-C**

1. El punto de contacto STI-C se encargará de manejar toda la comunicación con los gestores de la autoridad de certificación raíz y de publicar el certificado de clave pública del gestor de la lista de confianza y la ECTL de conformidad con la política de certificación establecida en el anexo III.
2. La Comisión ejercerá de punto de contacto STI-C hasta que se establezca una entidad *ad hoc*.

#### *Artículo 27*

##### **Sistema de gestión de la seguridad de la información**

Cada operador de una estación STI-C se encargará del funcionamiento de un sistema de gestión de la seguridad de la información de conformidad con la norma ISO/IEC 27001 y los requisitos adicionales que figuran en el epígrafe 1.3.1 del anexo IV.



### **Conformidad con la política de seguridad**

Los operadores de estaciones STI-C solicitarán y obtendrán periódicamente certificaciones de conformidad con los requisitos del epígrafe 1.7 del anexo IV.

## **CAPÍTULO VI**

### **IMPLEMENTACIÓN**

#### **Implementación de la red STI-C**

1. La Comisión tendrá las siguientes tareas en la implementación de la red STI-C:
  - a) tareas de gobernanza:
    - 1) preparación de las actualizaciones del marco de gobernanza STI-C;
    - 2) contribución a la elaboración de principios comunes para el tratamiento lícito de datos personales por parte de los responsables y los encargados del tratamiento de datos en la red STI-C;
    - 3) punto de contacto en relación con la implementación de la red STI-C para los operadores y fabricantes de estaciones STI-C, los grupos de usuarios de STI y las partes interesadas de terceros países;
    - 4) revisión de los siguientes elementos:
      - a) los criterios de evaluación STI-C que han de utilizar los laboratorios de ensayo y otros organismos de evaluación durante el proceso de evaluación de la conformidad;
      - b) las especificaciones de referencia STI-C, incluidas las normas básicas y de ensayo que han de utilizarse durante las diversas etapas del proceso de evaluación;
  - b) tareas de supervisión: supervisión de la gestión de incidentes de seguridad a gran escala y de gravedad que repercuten en toda la red STI-C (incluidas las situaciones de recuperación de catástrofes cuando el algoritmo criptográfico esté en riesgo);
  - c) tareas de la autoridad de la política de certificación STI-C:
    - 1) gestión de la política de certificación;
    - 2) gestión de la autorización de las PKI.
2. A la hora de llevar a cabo las tareas contempladas en el apartado 1, la Comisión estará asistida por un grupo de expertos con representantes de partes interesadas públicas y privadas, en particular fabricantes y operadores de estaciones STI-C de la red STI-C.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSICIONES FINALES**

#### *Artículo 30*

##### **Medidas provisionales**

En caso de que tenga lugar una situación que ponga en peligro el funcionamiento adecuado de la red STI-C y que incida de manera directa y grave en la seguridad vial, la ciberseguridad o la disponibilidad y la integridad de los servicios STI-C, la Comisión podrá adoptar una decisión para introducir medidas provisionales destinadas a poner remedio a la situación. Dicha decisión se limitará estrictamente a abordar las causas y consecuencias de la situación en cuestión. Será de aplicación hasta que se modifique el presente Reglamento para poner remedio a la situación.

#### *Artículo 31*

##### **Elaboración de informes**

1. Los Estados miembros supervisarán la ejecución del presente Reglamento en su territorio e informarán sobre los avances logrados al respecto en los informes periódicos contemplados en el artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2010/40/UE. En particular, los informes incluirán:
  - a) una descripción de las iniciativas público-privadas pertinentes para la implantación de los STI-C, incluidos su objetivo, los plazos, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación;
  - b) la cobertura de la red de carreteras por tipo de carretera para cada servicio prioritario STI-C de vehículo a infraestructura enumerado en el anexo I;
  - c) el número de estaciones STI-C viarias y centrales implantadas en su territorio.Los Estados miembros informarán por primera vez el 27 de agosto de 2020 a más tardar.
2. Las autoridades de certificación raíz enumeradas en la lista de confianza de certificación europea que figura en el anexo III notificarán a la Comisión el 31 de diciembre de 2020 a más tardar y, en lo sucesivo, el 31 de diciembre de cada año a más tardar el número de estaciones STI-C móviles y fijas inscritas y operativas que estén bajo su autoridad.

#### *Artículo 32*

##### **Estaciones STI-C introducidas en el mercado antes del 31 de diciembre de 2019**

1. Las estaciones STI-C introducidas en el mercado el 31 de diciembre de 2019 a más tardar que no cumplan plenamente los requisitos relacionados con la seguridad STI-C del presente Reglamento y las estaciones STI-C del mismo tipo/modelo introducidas en el mercado el 30 de junio de 2021 a más tardar podrán ser inscritas, caso por caso, en el modelo de confianza STI-C por la autoridad de la política de certificación STI-C, siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 2. Las

estaciones STI-C del mismo tipo/modelo utilizadas para sustituir a las estaciones STI-C defectuosas o estropeadas que se contemplan en la primera frase también podrán ser inscritas en las mismas condiciones.

2. La autoridad de la política de certificación STI-C podrá inscribir en el modelo de confianza STI-C las estaciones STI-C que se contemplan en el apartado 1 en las condiciones siguientes:
  - a) si se determina que presentan el nivel de seguridad y confianza exigido en el presente Reglamento;
  - b) si se demuestra que las estaciones STI-C correspondientes y el procedimiento de inscripción previsto no plantean riesgos adicionales para la red STI-C.
3. La autoridad de la política de certificación STI-C tomará esta decisión basándose en el informe de un auditor PKI acreditado y en una evaluación de la vulnerabilidad en materia de seguridad realizado por un organismo de evaluación de la conformidad.

### *Artículo 33*

#### **Reexamen**

1. A más tardar el [OP: insertar fecha: tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión reexaminará la ejecución del presente Reglamento y, en su caso, adoptará nuevas especificaciones comunes dentro de su ámbito de aplicación.
2. Cuando las partes interesadas tengan la intención de implantar en la red STI-C un método o servicio de comunicaciones nuevo o actualizado, u otras soluciones innovadoras, incluidas tecnologías cuyos prototipos estén siendo objeto de ensayo, deberán presentar primero a la Comisión un expediente que contenga las especificaciones técnicas, así como información sobre el grado de madurez y de compatibilidad de la solución innovadora con el presente Reglamento. Las especificaciones técnicas se elaborarán en consonancia con los principios de apertura, consenso y transparencia que se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1025/2012.

A continuación, la Comisión analizará el expediente sin excesiva demora y empezará a debatirlo con el grupo de expertos contemplado en el artículo 29, apartado 2, en un plazo de dos meses, con vistas a una posible modificación del presente Reglamento. El grupo de expertos valorará si son necesarias especificaciones comunes de integración de las nuevas soluciones en la red STI-C y, a más tardar seis meses después de recibir el expediente, emitirá un dictamen. Cuando proceda, el Centro Común de Investigación de la Comisión fundamentará los debates pertinentes en una evaluación técnica independiente.

La presentación de soluciones innovadoras a la Comisión y, en su caso, la posterior modificación del presente Reglamento podrán tener lugar en cualquier momento a partir de la entrada en vigor de este.

3. Para mantener la continuidad de los servicios prioritarios STI-C enumerados en el anexo I, toda futura modificación deberá garantizar la compatibilidad y la interoperabilidad con las estaciones STI-C existentes puestas en servicio de conformidad con el presente Reglamento o especificar un itinerario de migración adecuado.

*Artículo 34*

**Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 31 de diciembre de 2019.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13.3.2019

*Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER*