



Strasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda l'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio volta a modificare la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto¹.

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La mobilità e i trasporti sono essenziali per tutti i cittadini europei e per l'economia europea nel suo complesso. La libera circolazione di persone e merci attraverso le frontiere interne dell'Unione europea rappresenta una libertà fondamentale dell'UE e del suo mercato unico. Nel dicembre 2020 la Commissione europea ha adottato la comunicazione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ("la strategia")² che propone una trasformazione fondamentale del sistema di trasporto europeo al fine di conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. La digitalizzazione è un volano indispensabile di tale trasformazione. Renderà l'intero sistema dei trasporti fluido e più efficiente e incrementerà ulteriormente i livelli di sicurezza, protezione, affidabilità e comfort.

Tale strategia individua nella diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) un'azione chiave per la creazione di un sistema di mobilità multimodale connesso e automatizzato. Quest'ultimo combina nuovi sviluppi quali la mobilità come servizio (*Mobility as a Service*, MaaS) e la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM). La CCAM trasforma un conducente in un utente di una flotta condivisa di veicoli, completamente integrata in un sistema di trasporto multimodale, reso senza soluzione di continuità dai servizi di mobilità digitale multimodale quali applicazioni di MaaS.

La strategia è chiara: per rendere i trasporti veramente più sostenibili dobbiamo offrire una multimodalità efficace e senza soluzione di continuità, utilizzando il modo di trasporto più efficiente per ogni tratta del viaggio. Inoltre, ogni modalità deve diventare più efficiente; per il trasporto su strada ciò significa che le soluzioni condivise forniscono sempre più un'alternativa valida al possesso di un veicolo privato. Ciò favorisce anche la diffusione di veicoli a emissioni zero, dato che gli utenti dei servizi di mobilità condivisa avranno a loro disposizione un'intera flotta. L'ansia per l'autonomia o il costo di acquisto viene quindi mitigata, soprattutto quando tale flotta può ricaricarsi automaticamente. In altre parole, i servizi ITS emergenti possono accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero nonché contribuire a un loro utilizzo più efficiente.

Infine, anche lo snellimento dei flussi di traffico stradale (ricordando che le flotte a emissioni zero non dovrebbero portare a ingorghi stradali a emissioni zero) contribuirà a una maggiore sostenibilità dei trasporti. Nel caso ideale, i veicoli condivisi a emissioni zero funzionano come servizi di alimentazione per i modi di trasporto esistenti e sono persino più efficienti, tanto per i passeggeri quanto per le merci, consentendo viaggi senza soluzione di continuità e più inclusivi. La congestione del traffico costa ogni anno all'economia dell'UE più dell'1 % del PIL³, in termini di tempo perso da cittadini e lavoratori ma anche di logistica inaffidabile e inefficiente. Riducendo gli incidenti e migliorando la gestione del traffico, gli ITS possono

¹ GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

² COM(2020) 789 final.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>.

contribuire a ridurre la congestione e fornire un contributo importante all'efficienza economica e alla competitività dell'economia dell'UE. La diffusione di ITS può migliorare significativamente la sicurezza stradale, come pure l'efficienza e il comfort della circolazione, aiutando gli utenti dei trasporti a prendere le giuste decisioni e ad adeguarsi alla situazione del traffico. Gli ITS consentono inoltre di utilizzare meglio l'infrastruttura esistente, di aumentare le opzioni multimodali e di migliorare la gestione del traffico.

La *comunicazione su una strategia europea per i dati*⁴, adottata dalla Commissione nel febbraio del 2020, riconosce che l'innovazione guidata dai dati genererà benefici enormi per il pubblico in generale attraverso il suo contributo al Green Deal europeo⁵, nonché contribuendo a rendere l'Europa pronta per l'era digitale⁶.

La direttiva 2010/40/UE (direttiva ITS) è stata concepita per fungere da quadro per accelerare e coordinare la diffusione e l'uso degli ITS applicati al trasporto su strada e alle sue interfacce con altri modi di trasporto.

La strategia prevedeva un riesame a breve della direttiva ITS e di alcuni dei suoi regolamenti delegati. Inoltre, la strategia ha evidenziato l'intenzione della Commissione di sostenere la nascita, nel 2021, di un meccanismo di coordinamento dei punti di accesso nazionali realizzati ai sensi della direttiva ITS.

La Commissione ha effettuato una valutazione *ex post* della direttiva ITS⁷ ed è giunta alla conclusione che la direttiva ha avuto un impatto positivo sulla diffusione degli ITS in tutta l'UE. Tale valutazione ha concluso altresì che la direttiva rimane uno strumento pertinente per affrontare: i) una mancanza di coordinamento nella diffusione degli ITS in tutta l'UE; e ii) la diffusione lenta, rischiosa ed inefficace in termini di costi degli ITS. Da tale valutazione è emerso altresì che l'uso degli ITS è in aumento ma che, nonostante i miglioramenti, la diffusione degli ITS è ancora spesso limitata in termini di portata geografica. Persiste una necessità evidente di intraprendere ulteriori azioni in materia di interoperabilità, cooperazione e condivisione dei dati per consentire servizi ITS fluidi e continui in tutta l'UE.

Nell'ottobre del 2019 la Commissione ha inoltre pubblicato una relazione indirizzata al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva ITS. Tale relazione ha evidenziato: i) la necessità di migliorare ulteriormente il coordinamento in materia di accessibilità dei dati; ii) la necessità di tenere conto dell'emergere di nuovi temi e sfide nel settore degli ITS; iii) la necessità di migliorare la disponibilità di tipi di dati chiave sull'intera rete di trasporto stradale (rendendoli disponibili in un formato digitale leggibile da un dispositivo automatico).

Di conseguenza, la presente proposta affronta i problemi seguenti: i) la mancanza di interoperabilità e continuità di applicazioni, sistemi e servizi; ii) la mancanza di concertazione e cooperazione effettiva tra i soggetti interessati; iii) questioni irrisolte relative alla disponibilità e alla condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS. Tale obiettivo viene conseguito in particolare ampliando l'attuale ambito di applicazione della direttiva in maniera da includervi sfide nuove ed emergenti e rendendo obbligatori in tutta l'UE i servizi ITS essenziali. La diffusione dei servizi ITS sarà favorita dalla disponibilità dei dati necessari a fornire informazioni affidabili, così che dei vantaggi della digitalizzazione possa beneficiare

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_it.

⁷ SWD(2019) 368 final.

anche il settore dei trasporti su strada. Norme aggiuntive destinate a migliorare l'allineamento con le pratiche e le norme attuali affronteranno altresì i problemi di cui sopra.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta si inserisce nel contesto di un pacchetto di iniziative legislative destinate a contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione, digitalizzazione e maggiore resilienza delle infrastrutture di trasporto. Oltre alla revisione della direttiva ITS, tale pacchetto include la revisione del regolamento TEN-T⁸ e del pacchetto sulla mobilità urbana⁹, che contengono entrambi disposizioni concernenti la diffusione dei servizi ITS. Ad esempio, la revisione del regolamento TEN-T tratta dei mezzi per rilevare gli eventi che incidono sulla sicurezza stradale, consentendo di fornire agli utenti della strada informazioni sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale nel contesto della presente proposta.

La presente proposta è coerente con la proposta di un nuovo regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi presentata dalla Commissione il 14 luglio 2021¹⁰, che abrogerebbe la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹¹. I dati sui punti di ricarica e rifornimento messi a disposizione ai sensi di tale regolamento devono essere resi accessibili tramite i punti di accesso nazionali istituiti ai sensi della direttiva ITS.

La presente proposta è altresì coerente e allineata con altri quadri giuridici del settore dei trasporti, come il regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci¹² e altre normative riguardanti diversi modi di trasporto, in particolare per quanto concerne la definizione dell'ambito di applicazione di cui all'allegato I della presente direttiva e il valore aggiunto per lo sviluppo di servizi di mobilità digitale multimodale.

Per quanto attiene alla sicurezza stradale, la strategia ha confermato l'obiettivo di rendere il tasso di mortalità di tutti i modi di trasporto nell'UE prossimo allo zero entro il 2050. Per il trasporto su strada, vi sono diverse misure nel contesto della direttiva ITS che contribuiscono a tale obiettivo ambizioso. Ad esempio il servizio elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*), che si attiva in seguito a una collisione, permette di ridurre i tempi di risposta all'emergenza e di conseguenza la quantità di decessi e lesioni gravi. Gli ITS cooperativi consentono a veicoli, infrastrutture di trasporto e altri utenti della strada di comunicare e coordinare le proprie azioni. Un ITS cooperativo presenta un potenziale significativo di riduzione della quantità e della gravità degli incidenti. I servizi di informazione sugli eventi connessi alla sicurezza o per il parcheggio sicuro e protetto di automezzi pesanti contribuiscono alla sicurezza degli utenti della strada. L'obbligo di disponibilità dei dati cruciali in formato leggibile da un dispositivo automatico migliorerà il funzionamento di servizi di sicurezza quali l'adattamento intelligente della velocità, mentre l'obbligatorietà dei servizi informativi sulla viabilità connessi alla sicurezza stradale aumenterà la sicurezza nel traffico.

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

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en.

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

¹² GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33.

La presente proposta è coerente con le norme sui diritti e sugli obblighi dei passeggeri, come quelle di cui all'articolo 10 del regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³.

Inoltre, è attualmente in corso un riesame del regolamento delegato (UE) 2015/962¹⁴ della Commissione relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale¹⁵. Si prevede che con la revisione saranno individuati i tipi di dati cruciali e introdotti alcuni tipi nuovi di tali dati in relazione con la normativa sul traffico: i) limiti di peso/lunghezza/larghezza/altezza; ii) strade a senso unico; iii) limiti di restrizioni, divieti o obblighi con validità zonale, stato di accesso e condizioni per la circolazione nelle zone a traffico regolamentato. La presente proposta è coerente con le modifiche previste per l'atto delegato. Inoltre, data l'importanza di questi tre aspetti aggiuntivi relativi ai dati, una volta adottato il nuovo atto delegato sarà opportuno considerare la loro inclusione nell'elenco dei tipi di dati la cui disponibilità e fornitura devono essere rese obbligatorie.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La strategia europea per i dati ha annunciato l'istituzione di spazi di dati interoperabili, comuni e a livello di Unione, in settori economici strategici e ambiti di interesse pubblico. Tra tali spazi di dati vi è uno spazio comune europeo di dati sulla mobilità. La direttiva ITS è una componente importante dello spazio comune europeo di dati sulla mobilità, in quanto prevede la disponibilità e l'accessibilità dei dati sul traffico e sulla mobilità multimodale presso i punti di accesso nazionali.

Tali dati forniscono un sostegno particolare ai sistemi avanzati di assistenza alla guida, come i nuovi sistemi per veicoli previsti dal regolamento generale (UE) 2019/2144 sulla sicurezza¹⁶.

La proposta è stata allineata ad altri quadri giuridici dell'UE quali il regolamento generale (UE) 2016/679 sulla protezione dei dati¹⁷, la direttiva 2002/58/CE relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche¹⁸ e il regolamento generale (UE) 2019/2144 sulla sicurezza¹⁹. Laddove opportuno, le misure previste dalla presente proposta devono tenere in debito conto l'imminente legge sull'intelligenza artificiale²⁰.

La presente direttiva sostiene le politiche in materia di ricerca e innovazione nei settori del clima, dell'energia e della mobilità nel contesto del programma quadro di ricerca Orizzonte Europa per il periodo 2021-2027 per quanto riguarda la ricerca e lo sviluppo di tecnologie innovative nel settore degli ITS, degli ITS cooperativi (C-ITS) e della CCAM.

¹³ Regolamento (UE) n. 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 172 del 17.5.2021, pag. 1).

¹⁴ Regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione, del 18 dicembre 2014, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21).

¹⁵ L'atto delegato dovrebbe essere adottato nel primo trimestre del 2022.

¹⁶ GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

¹⁷ GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

¹⁸ GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

¹⁹ GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

²⁰ Cfr. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale (legge sull'intelligenza artificiale) e modifica alcuni atti legislativi dell'Unione (COM(2021) 206 final).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente modifica non varia la base giuridica della direttiva ITS, che è costituita dall'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

La direttiva ITS affronta aspetti transnazionali del trasporto che non possono essere affrontati in maniera soddisfacente dagli Stati membri autonomamente, quali l'interoperabilità delle apparecchiature e il rafforzamento del mercato interno dei servizi ITS a livello globale. Contribuisce pertanto all'occupazione e alla crescita.

In conformità al principio di sussidiarietà, il ricorso a una direttiva o a una direttiva quadro come la direttiva ITS resta uno dei mezzi più idonei per conseguire la finalità prevista. I principi generali e le condizioni abilitanti per l'attuazione degli ITS sono stabiliti utilizzando specifiche sviluppate con il marcato coinvolgimento di esperti settoriali nominati dagli Stati membri.

La Commissione ritiene che dovrebbe essere obbligatorio rendere disponibili e fornire alcuni tipi di dati e servizi ITS. Gli elenchi iniziali di tali dati e servizi sono inclusi nella proposta. La proposta contempla altresì un meccanismo per aggiornare tali elenchi, basato su una consultazione rafforzata dei soggetti interessati e sull'approvazione preventiva formale da parte degli Stati membri.

Nel contesto delle sue prerogative istituzionali, la Commissione rafforzerà anche il ruolo del gruppo consultivo europeo sugli ITS, che comprende rappresentanti dei soggetti interessati in tema di ITS del settore pubblico e privato. Tali soggetti interessati forniscono consulenza alla Commissione sugli aspetti commerciali e tecnici dell'attuazione e della diffusione degli ITS nell'UE.

- **Proporzionalità**

Per quanto riguarda il principio di proporzionalità, la presente proposta non va oltre quanto necessario per il conseguimento dei suoi obiettivi. La Commissione ritiene che tutte le misure siano proporzionate in termini di impatto, come dimostrato nella valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa²¹. L'intervento proposto: i) adatta l'ambito di applicazione della direttiva ITS ai settori di servizi ITS nuovi ed emergenti; ii) rafforza i ruoli dei soggetti interessati e il coordinamento tra di loro; e iii) impone la disponibilità di dati cruciali e la fornitura di servizi essenziali. Ciò è necessario per adattare il quadro giuridico per gli ITS a un panorama in evoluzione e per assicurare la disponibilità dei dati e dei servizi necessari per sostenere gli obiettivi della strategia.

- **Scelta dello strumento**

In ragione delle modifiche limitate apportate alla direttiva ITS, la Commissione ritiene che una modifica sia l'opzione migliore per rivedere la direttiva.

²¹ **Aggiungere il riferimento.**

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI SOGGETTI INTERESSATI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Con la valutazione ex post "REFIT" della direttiva ITS è stato concluso che l'ambito di applicazione della direttiva ITS continua ad essere pertinente con i settori prioritari individuati, che riguardano ancora argomenti, servizi e dati rilevanti. Secondo alcuni soggetti interessati, la direttiva e i relativi atti delegati hanno anche contribuito a ridurre le esternalità negative dei trasporti.

Al tempo stesso, la valutazione ha indicato che numerosi settori richiederanno ulteriore attenzione in futuro in virtù degli sviluppi sociali e tecnologici. In particolare, secondo la valutazione la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, richiede maggiore attenzione. In base alla valutazione, inoltre, assicurando la disponibilità dei dati rilevanti e dell'infrastruttura ITS si diffonderebbero i servizi continui in tutta l'UE. Con la valutazione si è inoltre preso atto che fino a quel momento era stato propagato soltanto un numero limitato di servizi ITS interoperabili. La valutazione ha evidenziato la persistente riluttanza a condividere i dati, che continua a essere un fattore limitante, e la necessità di migliorare la cooperazione con e tra i soggetti interessati.

I problemi individuati dalla valutazione che la proposta cerca di affrontare sono i seguenti: i) la mancanza di interoperabilità e continuità di applicazioni, sistemi e servizi; ii) la mancanza di concertazione e cooperazione effettiva tra i soggetti interessati; iii) questioni irrisolte relative alla disponibilità e alla condivisione dei dati che sostengono i servizi ITS.

- **Consultazioni dei soggetti interessati**

Il processo di consultazione²² ha coinvolto i gruppi destinatari principali attraverso tre modalità diverse: una consultazione pubblica, una consultazione pubblica aperta e consultazioni mirate. Ciascuno di questi metodi è illustrato nei paragrafi che seguono.

Dall'8 ottobre 2020 al 19 novembre 2020 si è tenuta una consultazione pubblica sulla valutazione d'impatto iniziale²³ della presente iniziativa. Alla Commissione sono pervenute 34 risposte in relazione a tale consultazione pubblica, per lo più da imprese, associazioni di imprese e autorità pubbliche. Anche organizzazioni non governative (ONG), associazioni di consumatori e pubblico generale hanno risposto alla consultazione sulla valutazione d'impatto iniziale.

La consultazione pubblica aperta è stata avviata il 3 novembre 2020 e si è conclusa il 2 febbraio 2021. Con il questionario di cui alla consultazione pubblica aperta, i soggetti interessati sono stati invitati a formulare pareri su aspetti chiave della valutazione d'impatto, ossia: i) i problemi principali affrontati dalla valutazione d'impatto; ii) i fattori trainanti di tali problemi; iii) le possibili misure strategiche per affrontare tali problemi e fattori trainanti; iv) i probabili impatti di tali possibili misure strategiche; v) la pertinenza dell'azione a livello di UE per affrontare tali problemi. La Commissione ha ricevuto complessivamente 149 risposte.

Le consultazioni mirate sono state strutturate in quattro parti, illustrate nell'elenco che segue.

- Il 15 febbraio 2021 è stato avviato un sondaggio online rivolto a tutti i gruppi principali di soggetti interessati, che è rimasto aperto fino al 26 marzo 2021.

²² Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato F dello studio di sostegno, che contiene una relazione sulla consultazione dei soggetti interessati.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Sistemi-di-trasporto-intelligenti-revisione-della-normativa-europea-it>.

- Il 16 febbraio 2021 è stato avviato un programma di interviste che ha coinvolto 53 soggetti interessati appartenenti a tutti i gruppi principali di soggetti interessati, che è rimasto attivo fino al 6 maggio 2021. Inoltre, nella fase di avvio dello studio (novembre/dicembre 2020), sono state effettuate 6 interviste esplorative con soggetti interessati chiave.

- Tra il dicembre del 2020 e il giugno del 2021 si sono svolti 6 seminari per i soggetti interessati.

- Il 17 dicembre 2020 e il 28 giugno 2021 si è riunito il comitato europeo per gli ITS.

Durante tutto il periodo di preparazione della valutazione d'impatto, la Commissione ha inoltre incontrato un'ampia varietà di soggetti interessati e ha ricevuto diversi documenti di sintesi.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per la preparazione della presente iniziativa, la Commissione ha utilizzato: i) i risultati della valutazione ex post della direttiva ITS²⁴; ii) la relazione della Commissione indirizzata al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva²⁵; iii) le relazioni del 2020 degli Stati membri in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva ITS²⁶.

I soggetti interessati hanno altresì fornito numerose informazioni nel contesto delle attività di consultazione, che sono state integrate da informazioni che gli stessi hanno fornito ad hoc alla Commissione. La valutazione d'impatto si è basata in larga misura su uno studio di sostegno esterno di accompagnamento realizzato da un consulente²⁷.

Un'altra fonte di informazioni è stata un'ampia consultazione condotta dalla Commissione con il gruppo di esperti degli Stati membri sugli ITS²⁸ in merito alla definizione dei tipi di dati cruciali. Tale iniziativa si è svolta nel contesto della revisione del regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione.

In generale le fonti utilizzate per la redazione della valutazione d'impatto sono numerose, esaurienti e rappresentative dei vari gruppi di soggetti interessati.

- **Valutazione d'impatto**

Il comitato per il controllo normativo ha ricevuto la relazione sulla valutazione d'impatto il 25 agosto 2021. Il 27 settembre 2021 tale comitato ha espresso parere positivo con riserve in merito alla relazione. Il comitato ha ritenuto che la relazione dovesse essere ulteriormente migliorata in relazione ai seguenti aspetti: i) l'ambito di applicazione dell'iniziativa, ad esempio come contribuirà alla multimodalità e agli obiettivi del Green Deal; ii) i problemi specifici affrontati e le scelte strategiche più critiche; iii) l'analisi degli impatti; iv) la scelta dell'opzione strategica prescelta; v) i pareri dei soggetti interessati.

La relazione finale sulla valutazione d'impatto contiene, nelle sezioni da 1 a 4, la descrizione integrale e la valutazione completa del valore aggiunto dell'iniziativa e dei suoi collegamenti con altre iniziative strategiche. Una descrizione dettagliata delle opzioni strategiche è riportata

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en.

²⁷ Relazione finale, studio di sostegno alla valutazione d'impatto "Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)", 2021.

²⁸ Codice E01941 nel registro dei gruppi di esperti della Commissione e di altri organismi analoghi.

nella sezione 5. Un'analisi completa degli impatti di tutte le opzioni è presente nella sezione 6, mentre un confronto delle opzioni strategiche si trova nella sezione 7. La sintesi della valutazione d'impatto e il parere del comitato sono disponibili sul sito web della Commissione²⁹.

Nella relazione finale sulla valutazione d'impatto sono state analizzate tre opzioni strategiche. Una sintesi di ciascuna di queste tre opzioni è riportata nei tre punti dell'elenco che segue.

- Opzione strategica 1: rafforzamento dei principi di coordinamento e diffusione. Questa prima opzione strategica introduce il maggior numero di misure. Adotta però per lo più un approccio leggero, anche per quanto concerne le misure relative a: i) modifiche della direttiva per consentirne l'ampliamento a settori di servizio ITS nuovi ed emergenti; ii) affrontare le carenze individuate nell'ambito della cooperazione con i soggetti interessati in relazione a misure finalizzate a migliorare il coordinamento; iii) assicurare la coerenza delle disposizioni della direttiva con quelle di altri strumenti giuridici esistenti. Prevede altresì misure finalizzate a: i) rafforzare ulteriormente il coordinamento di tutti i soggetti interessati del settore; ii) istituzionalizzare parti del quadro di governance; iii) rendere la direttiva adeguata alle esigenze future affinché funzioni alla vigilia di imminenti e già note iniziative strategiche dell'UE.
- Opzione strategica 2: obbligatorietà della raccolta e messa a disposizione dei dati cruciali. Questo intervento rende obbligatoria la raccolta e la condivisione dei dati cruciali per il funzionamento di servizi essenziali per potenziare la diffusione di tali servizi. Tali misure mantengono tutti gli altri aspetti dell'opzione strategica 1, mirando allo stesso tempo a migliorare: i) la disponibilità dei dati; ii) la qualità dei dati; iii) l'accesso ai dati; iv) lo scambio dei dati; v) l'utilizzo dei dati.
- Opzione strategica 3: obbligatorietà della fornitura di servizi essenziali. Tale intervento prevede la possibilità di introdurre l'obbligo di diffusione di servizi essenziali mediante atti delegati. Sfruttando in particolare il miglioramento della disponibilità, della qualità, dello scambio e dell'utilizzo dei dati promosso dall'opzione strategica 2, mira a sostenere ulteriormente la diffusione di servizi interoperabili e continui.

La Commissione preferisce chiaramente l'opzione strategica 2 rispetto all'opzione strategica 1, dato che apporta vantaggi notevolmente superiori e presenta il miglior rapporto costi-benefici. La raccolta obbligatoria di dati e la conseguente diffusione dei servizi ITS aumenta inoltre notevolmente l'efficacia della direttiva per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi della direttiva ITS, rendendola più coerente. Limitare la raccolta obbligatoria ai dati cruciali (e ai notevoli vantaggi che ne deriverebbero) significa anche che l'opzione strategica 2 è proporzionale.

La differenza nei benefici netti tra l'opzione 2 e l'opzione 3 è inferiore alla differenza nei benefici netti tra l'opzione 1 e l'opzione 2. Ciò nonostante, le differenze in termini di benefici netti tra l'opzione 2 e l'opzione 3 rimangono molto significative. La differenza principale è data dai benefici notevolmente maggiori in tema di sicurezza attesi con l'opzione 3 rispetto all'opzione 2. Sebbene l'opzione 3 presenti anche un livello di costi più elevato, il suo rapporto costi-benefici marginali per i costi e i benefici aggiuntivi è comunque positivo. Si tratta inoltre dell'opzione più coerente. Proporzionale è anche l'obbligatorietà della fornitura di

²⁹

Aggiungere il riferimento.

servizi ITS essenziali per la sicurezza stradale, sebbene implichi notevoli costi per la conformità.

L'opzione strategica prescelta dalla Commissione è quindi l'opzione 3 (che comprende le opzioni 1 e 2), in quanto: i) genera i benefici netti maggiori; ii) è l'opzione più efficace; iii) permette di conseguire al meglio gli obiettivi specifici della direttiva ITS; iv) assicura al meglio la diffusione rapida e coerente dei servizi ITS in linea con gli obiettivi della strategia.

La valutazione d'impatto comprende una descrizione dettagliata delle misure previste dalle diverse opzioni strategiche, nonché i principali impatti, costi e benefici di ciascuna opzione.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta ridurrà i costi amministrativi degli Stati membri, in quanto semplifica gli obblighi informativi ricorrenti e consente l'uso di un sistema comune per le relazioni sull'attuazione della direttiva e dei relativi atti delegati. Basato su un modello comune e indicatori chiave di prestazione comuni, tale sistema semplificherà inoltre l'analisi e il raffronto delle relazioni. Tuttavia la proposta può anche determinare un aumento dei costi di coordinamento relativi alla raccolta dei dati, in particolare per quanto concerne le autorità locali.

Le piccole e medie imprese (PMI) non sono un obiettivo specifico delle misure strategiche e non vi è alcuna indicazione che le misure strategiche avranno un impatto differenziato su imprese di dimensioni diverse. Senza nuovi requisiti standard e nuove specifiche per i dati e senza un utilizzo ampio dei punti di accesso nazionali, si avrebbe però un mercato frammentato. Qualora dovesse perdurare, tale mercato frammentato potrebbe produrre un vantaggio per le imprese di dimensioni maggiori rispetto alle PMI. In un mercato armonizzato con norme armonizzate, le PMI beneficerebbero di minori ostacoli all'ingresso per espandere le proprie operazioni e competere a parità di condizioni con imprese di dimensioni maggiori.

Si prevede che la proposta contribuirà notevolmente all'istituzione dello spazio comune europeo di dati sulla mobilità nel contesto della strategia europea per i dati. La presente proposta contribuirà allo spazio comune europeo dei dati sulla mobilità aumentando la disponibilità dei dati presso i punti di accesso nazionali e semplificandone l'riutilizzo mediante la standardizzazione degli scambi e l'armonizzazione delle condizioni di accesso.

- **Diritti fondamentali**

Al fine di conseguire l'obiettivo di una mobilità sicura, sostenibile, intelligente e resiliente, potrebbe essere necessario elaborare dati di viaggio, sul traffico o stradali che includono dati personali. Quando ai fini del conseguimento degli obiettivi della direttiva ITS è necessario trattare dati personali, è possibile stabilire norme più dettagliate, ad esempio in merito a quali dati devono essere raccolti, da chi, per quali finalità specifiche, soltanto in atti terziari. Nel proporre tali atti, la Commissione terrà debitamente conto delle prescrizioni in materia di protezione dei dati.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Quadro C-ITS dell'UE per comunicazioni affidabili e sicure**

La Commissione trae spunto dalla sua esperienza operativa nell'attuazione dell'azione di sostegno "*Security architecture for connected infrastructure and vehicles in Europe*" (architettura di sicurezza per infrastrutture e veicoli connessi in Europa), che ha affidato al

Centro comune di ricerca l'attuazione della fase pilota (2018-2022) del sistema di gestione delle credenziali di sicurezza dell'ITS cooperativo (C-ITS) dell'UE.

In attesa della formalizzazione di tale sistema in un quadro vincolante (e dell'eventuale futura istituzione di enti preposti a governarlo), la Commissione viene individuata come il soggetto che assumerà i ruoli di autorità per la politica dei certificati dei C-ITS, gestore dell'elenco di fiducia e punto di contatto C-ITS.

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione adotterà ogni 5 anni programmi di lavoro che definiranno le azioni per le quali potranno essere adottate specifiche europee o conferiti mandati per dati o servizi ITS aggiuntivi.

Gli Stati membri riferiranno ogni 3 anni in merito ai loro progressi nell'attuazione della direttiva e dei relativi atti delegati, utilizzando un modello comune e indicatori chiave di prestazione comuni.

Utilizzando le relazioni degli Stati membri come base, la Commissione presenterà ogni 3 anni una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva.

- **Documenti esplicativi**

In linea con il considerando 27 della proposta, gli Stati membri devono notificare alla Commissione le misure di recepimento unitamente a documenti giustificativi. Ciò è necessario in ragione delle nuove disposizioni previste dalla proposta per la raccolta di dati e la diffusione di servizi. Tali nuove disposizioni possono richiedere l'adozione di ulteriori atti legislativi nazionali o la loro modifica. Affinché la Commissione possa monitorarne il corretto recepimento, è pertanto importante che gli Stati membri trasmettano alla Commissione documenti giustificativi che indichino quali disposizioni esistenti o nuove del diritto nazionale sono previste per l'attuazione delle singole misure stabilite nella proposta di direttiva.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La presente proposta modifica l'attuale direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, come modificata dalla decisione (UE) 2017/2380 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰. La struttura della direttiva ITS modificata è illustrata nell'elenco che segue.

- L'articolo 1, punto 1, adatta l'articolo 1 della direttiva attualmente in vigore definendo l'oggetto e l'ambito di applicazione della direttiva con l'aggiunta della disponibilità dei dati e della diffusione dei servizi;
- l'articolo 1, punto 2, aggiorna, all'articolo 2 della direttiva attualmente in vigore, il titolo dei quattro settori prioritari dell'attuale direttiva, dato che tali settori prioritari sono riorganizzati in base alle tipologie dei servizi ITS;
- l'articolo 1, punto 3, estende l'elenco di definizioni della direttiva attualmente in vigore, laddove necessario e opportuno in ragione delle modifiche generali all'ambito di applicazione e delle disposizioni della nuova direttiva;
- l'articolo 1, punto 4, estende le prescrizioni applicabili agli Stati membri di cui all'articolo 5 concernenti la loro cooperazione in merito alla diffusione dei servizi ITS in applicazione delle specifiche adottate ai sensi della direttiva;

³⁰ GU L 340 del 20.12.2017, pag. 1.

- l'articolo 1, punto 5, aggiorna all'articolo 6 il riferimento alla normativa esistente e integra il riferimento alla decisione n. 768/2008/CE;
- l'articolo 1, punto 6, introduce un nuovo articolo che impone agli Stati membri di assicurare la disponibilità dei dati dei tipi elencati nel nuovo allegato III e la loro accessibilità presso i punti di accesso nazionali, nonché un nuovo articolo che impone agli Stati membri di assicurare la diffusione dei servizi ITS elencati nel nuovo allegato IV;
- l'articolo 1, punto 7, aggiunge all'articolo 7 della direttiva attualmente in vigore disposizioni per l'aggiornamento degli allegati III e IV mediante atti delegati, previa valutazione d'impatto comprendente un'analisi costi-benefici;
- l'articolo 1, punto 8, introduce un nuovo articolo, che autorizza la Commissione ad adottare provvedimenti provvisori in caso di situazioni di emergenza che incidano gravemente e in maniera diretta sulla sicurezza stradale, sulla cibersicurezza o sulla disponibilità e integrità dei servizi ITS;
- l'articolo 1, punto 9, aggiorna un riferimento all'articolo 8 della direttiva attualmente in vigore;
- l'articolo 1, punto 10, sostituisce l'articolo 10 della direttiva attualmente in vigore con norme aggiornate in materia di protezione dei dati e tutela della vita privata, ottimizzando il testo ed eliminando le duplicazioni di obblighi esistenti ai sensi delle norme in materia di protezione dei dati, ad esempio per quanto concerne la sicurezza dei dati personali trattati e la necessità per i titolari del trattamento di adempiere gli altri obblighi previsti dalle norme in materia di protezione dei dati. Viene inoltre sottolineato l'obbligo per la Commissione di tenere conto delle prescrizioni in materia di protezione dei dati nella messa a punto delle specifiche;
- l'articolo 1, punto 11, introduce un nuovo articolo sull'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS, il gestore dell'elenco di fiducia e il punto di contatto C-ITS, e stabilisce che la Commissione definirà e svolgerà tali ruoli;
- l'articolo 1, punto 12, adegua l'articolo 12 della direttiva attualmente in vigore per quanto concerne la data a decorrere dalla quale è conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati;
- l'articolo 1, punto 13, sostituisce l'articolo 15 della direttiva attualmente in vigore concernente la procedura di comitato con riferimenti aggiornati alla normativa esistente e l'aggiunta del riferimento alla procedura d'esame (articoli 5 e 8 del regolamento (UE) n. 182/2011);
- l'articolo 1, punto 14, sostituisce l'articolo 17 della direttiva attualmente in vigore con norme aggiornate sulle relazioni degli Stati membri (modello comune, indicatori chiave di prestazione comuni) e della Commissione e per l'adozione dei programmi di lavoro della direttiva ITS;
- all'articolo 1, i paragrafi 15 e 16 sostituiscono i due allegati della direttiva attualmente in vigore con quattro allegati:
 - l'allegato I adatta l'allegato I della direttiva attualmente in vigore organizzando i settori prioritari in base ai tipi di servizi ITS e aggiunge nuove azioni corrispondenti a servizi ITS nuovi ed emergenti;
 - l'allegato II adatta l'allegato II della direttiva ITS attualmente in vigore aggiornando taluni principi e aggiungendone altri;

- il nuovo allegato III elenca i tipi di dati per i quali occorre assicurare la disponibilità e l'accessibilità presso i punti di accesso nazionali entro la data indicata di ciascun tipo di dati, così come la copertura geografica indicata per ciascun tipo di dati;
- il nuovo allegato IV elenca i servizi ITS da diffondere entro la data indicata per ciascun servizio ITS e secondo la copertura geografica indicata per ciascun servizio ITS;
- gli articoli 2, 3 e 4 contengono disposizioni circa il recepimento, l'entrata in vigore e i destinatari della direttiva modificata.
- **Spazio economico europeo**
L'atto proposto è rilevante ai fini del SEE.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³¹,
visto il parere del Comitato delle regioni³²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) *La comunicazione della Commissione su una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*³³ individua nella diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti ("ITS") un'azione chiave nel conseguimento di una mobilità multimodale connessa e automatizzata, contribuendo quindi alla trasformazione del sistema europeo dei trasporti per raggiungere l'obiettivo di una mobilità efficiente, sicura, sostenibile, intelligente e resiliente. Ciò integra le azioni annunciate nel contesto dell'iniziativa faro per un trasporto merci più ecologico al fine di promuovere la logistica multimodale. Nell'ambito della strategia è stata altresì annunciata per il 2022 una revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale al fine di prevedere l'obbligatorietà dell'accesso alle serie di dati dinamici, nonché una valutazione della necessità di un'azione normativa in materia di diritti e doveri dei fornitori di servizi digitali multimodali, unitamente a un'iniziativa sull'emissione dei biglietti, compresi quelli ferroviari.
- (2) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente conferma l'obiettivo di rendere il tasso di mortalità di tutti i modi di trasporto nell'UE prossimo allo zero entro il 2050. Diverse azioni rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ contribuiscono alla sicurezza degli utenti della

³¹ GU C del , pag. .

³² GU C del , pag. .

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

strada, quali il servizio elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*), i servizi di informazione sulla viabilità connessi alla sicurezza stradale e le aree di parcheggio sicure³⁵.

- (3) Il Green Deal europeo³⁶ evidenzia il ruolo sempre più importante della mobilità multimodale automatizzata e connessa, insieme ai sistemi intelligenti di gestione del traffico resi possibili dalla digitalizzazione, e l'obiettivo di favorire nuovi servizi di mobilità e trasporto sostenibili in grado di ridurre la congestione e l'inquinamento, in particolare nelle zone urbane.
- (4) La crescente necessità di utilizzare meglio i dati per rendere le catene di trasporto più sostenibili, efficienti e resilienti, richiede un maggiore coordinamento del quadro ITS con altre iniziative volte ad armonizzare e facilitare la condivisione dei dati nei settori della mobilità, dei trasporti e della logistica in una prospettiva multimodale³⁷.
- (5) In considerazione della necessità di digitalizzare il trasporto stradale, aumentare la sicurezza stradale e ridurre la congestione del traffico, è opportuno sviluppare ulteriormente la diffusione e l'uso di servizi e sistemi di trasporto intelligenti su strada sulla rete transeuropea di trasporto.
- (6) In numerosi Stati membri sono già diffuse applicazioni nazionali di tali servizi e sistemi nel settore del trasporto su strada. Tuttavia, nonostante i miglioramenti rispetto alla sua adozione nel 2010, dalla valutazione della direttiva 2010/40/UE³⁸ sono emerse carenze che determinano il persistere della frammentazione e della mancanza di coordinamento e di continuità geografica dei servizi ITS nell'Unione e alle frontiere esterne dell'UE.
- (7) Nel contesto dell'attuazione dei regolamenti delegati della Commissione³⁹ che integrano la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri hanno istituito punti di accesso

³⁵ Come certificato in conformità al regolamento delegato (UE) .../... della Commissione, del XXX, sulle norme dell'UE che dettagliano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure dell'UE e le procedure per la loro certificazione.

³⁶ Comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

³⁷ Come lo spazio comune europeo dei dati sulla mobilità e le sue componenti, il regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33), e il lavoro portato avanti dal Forum per la logistica e il trasporto digitale (*Digital Transport and Logistics Forum*, DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en.

³⁹ Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 1); regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6); regolamento delegato (UE) 2015/962 della Commissione, del 18 dicembre 2014, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21); e regolamento delegato (UE) 2017/1926 della Commissione, del 31 maggio 2017, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (GU L 272 del 21.10.2017, pag. 1).

nazionali⁴⁰. In essi viene organizzato l'accesso e il riutilizzo dei dati relativi ai trasporti al fine di contribuire alla fornitura agli utenti finali di servizi ITS interoperabili sulla mobilità e sul traffico in tutta l'UE. Tali punti di accesso nazionali costituiscono una componente importante dello spazio comune europeo dei dati sulla mobilità nel contesto della strategia europea per i dati⁴¹ e vi si dovrebbe fare affidamento in particolare per quanto concerne l'accessibilità dei dati.

- (8) Per giungere a una diffusione coordinata ed efficace degli ITS nell'intera Unione è opportuno introdurre specifiche, fra cui eventualmente norme che stabiliscano disposizioni e procedure più particolareggiate, in aggiunta alle specifiche già adottate. Prima di adottare specifiche aggiuntive o rivedute, la Commissione dovrebbe valutarne la conformità rispetto a determinati principi definiti di cui all'allegato II. Si dovrebbe accordare innanzitutto la priorità ai quattro settori principali di sviluppo e diffusione degli ITS. Durante l'ulteriore attuazione degli ITS si dovrebbe tenere conto, in termini di progresso tecnologico e di sforzi a livello finanziario, dell'infrastruttura ITS esistente diffusa del determinato Stato membro. Se del caso, si dovrebbe fare in modo, in particolare per i C-ITS, che i requisiti per i sistemi ITS non impongano l'uso di un particolare tipo di tecnologia né discriminino a favore di esso.
- (9) Le specifiche dovrebbero tenere conto dell'esperienza e dei risultati già ottenuti nel settore degli ITS, dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS) e della mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (CCAM), in particolare nel contesto di piattaforme C-ITS⁴² e CCAM⁴³, del Forum europeo per la mobilità multimodale dei passeggeri⁴⁴ e della piattaforma europea di attuazione di *eCall*, e basarsi su di essi⁴⁵.
- (10) Le specifiche dovrebbero promuovere l'innovazione. La maggiore disponibilità di dati dovrebbe portare ad esempio allo sviluppo di nuovi servizi ITS e, viceversa, l'innovazione dovrebbe individuare le esigenze per le specifiche future. Il partenariato europeo sulla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata nell'ambito di Orizzonte Europa dovrebbe sostenere lo sviluppo e la sperimentazione della prossima ondata di servizi C-ITS, sostenendo l'integrazione di veicoli altamente automatizzati nei nuovi servizi di mobilità multimodale.
- (11) I C-ITS utilizzano tecnologie che consentono ai veicoli stradali di comunicare tra loro e con le infrastrutture stradali, inclusi i segnali stradali. I servizi C-ITS sono una categoria di servizi ITS basati su un'architettura aperta che consente una relazione "da molti a molti" o "da pari a pari" tra le stazioni C-ITS. Ciò significa che tutte le stazioni C-ITS dovrebbero scambiare messaggi in modo sicuro tra loro e non dovrebbero essere limitate allo scambio di messaggi con stazioni predefinite. La maggior parte dei servizi richiede di assicurare l'autenticità e l'integrità dei messaggi C-ITS contenenti informazioni quali posizione, velocità e direzione. Di conseguenza, dovrebbe essere realizzato un modello di fiducia C-ITS comune europeo per stabilire una relazione di fiducia tra tutte le stazioni C-ITS, indipendentemente dalle tecnologie di comunicazione utilizzate. Tale modello di fiducia dovrebbe essere attuato mediante l'adozione di una politica sull'uso di un'infrastruttura a chiave pubblica (PKI). Il livello

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en.

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Codice E03188 nel registro dei gruppi di esperti della Commissione e di altri organismi analoghi.

⁴³ Codice E03657 nel registro dei gruppi di esperti della Commissione e di altri organismi analoghi.

⁴⁴ Codice XXXXXX nel registro dei gruppi di esperti della Commissione e di altri organismi analoghi.

⁴⁵ Codice E02481 nel registro dei gruppi di esperti della Commissione e di altri organismi analoghi.

più elevato di tale infrastruttura dovrebbe essere l'elenco di fiducia dei certificati europei, costituito dalle voci di tutte le autorità di certificazione primaria attendibili in Europa. Al fine di assicurare il buon funzionamento del modello di fiducia C-ITS, taluni compiti dovrebbero essere svolti a livello centrale. La Commissione dovrebbe assicurare lo svolgimento di tali compiti essenziali, in particolare per quanto riguarda i ruoli dell'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS, del gestore dell'elenco di fiducia e del punto di contatto C-ITS.

- (12) La maggior parte delle azioni ai sensi della direttiva 2010/40/UE, fatta eccezione per *eCall*, si è concentrata sull'assicurare l'interoperabilità e l'accessibilità dei dati già disponibili in formato digitale leggibile da un dispositivo automatico nonché sulla diffusione dei servizi ITS, ma non ha imposto obblighi ai soggetti interessati del settore in merito alla messa a disposizione di tali dati o alla diffusione di servizi specifici. Si sono diffusi alcuni servizi ITS essenziali: ad esempio il rilevamento degli incidenti, che consente servizi di informazione sulla viabilità connessi alla sicurezza stradale o dati cruciali, ad esempio le normative sul traffico, che sostengono servizi importanti quali i limiti di velocità per assistere i veicoli dotati di adattamento intelligente della velocità a norma del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁶. L'obbligo di fornitura di tali servizi ITS essenziali e dati cruciali è considerato necessario per assicurare tanto la disponibilità continua di tali dati quanto la fornitura continua di tali servizi in tutta l'Unione. I tipi di dati e i servizi la cui fornitura andrebbe resa obbligatoria dovrebbero essere individuati sulla base delle specifiche contenute negli atti delegati che integrano la direttiva 2010/40/UE e riflettere i tipi di dati e i servizi ivi indicati.
- (13) Dallo studio del 2020 riguardante la mappatura dei trasporti accessibili per le persone a mobilità ridotta⁴⁷ emerge che l'insufficienza dei dati in merito alle caratteristiche di accessibilità impedisce attualmente una pianificazione affidabile del viaggio se si utilizzano aspetti di accessibilità come variabili di ricerca. Al fine di migliorare ulteriormente l'accessibilità del sistema di trasporto e facilitare gli spostamenti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta, i servizi di mobilità digitale multimodale necessitano della disponibilità di dati sui nodi di accesso e sulle loro caratteristiche di accessibilità.
- (14) La maggiore integrazione degli ITS e dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, o dei sistemi di veicoli e infrastrutture in generale, implica che tali sistemi faranno sempre più affidamento sulle informazioni che si forniranno reciprocamente. Ciò è vero in particolare per i C-ITS. Tale dipendenza aumenterà con livelli più elevati di automazione. Si prevede che con livelli più elevati di automazione sarà utilizzata la comunicazione tra veicoli e infrastrutture per organizzare le manovre e uniformare i flussi di traffico, la qual cosa contribuirà alla sostenibilità dei trasporti.

⁴⁶ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>.

Compromettere l'integrità dei servizi ITS potrebbe pertanto avere un grave impatto sulla sicurezza stradale, ad esempio qualora venisse comunicato un limite di velocità errato o un veicolo effettui un arresto di emergenza a causa di un pericolo inesistente. Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione in situazioni di emergenza nelle quali l'integrità dei servizi ITS fosse compromessa, al fine di adottare contromisure per affrontare le cause e le conseguenze di tale situazione. Tali misure dovrebbero essere adottate il più rapidamente possibile ed essere immediatamente applicabili. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁸. In considerazione della necessità di assicurare la continuità dei trasporti, è opportuno applicare la proroga della validità di tale misura oltre i sei mesi avvalendosi della possibilità prevista dall'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 182/2011. Tali contromisure dovrebbero decadere non appena viene attuata una soluzione alternativa o la situazione di emergenza viene risolta.

- (15) Qualora la diffusione e l'utilizzo di applicazioni e servizi ITS comportino il trattamento di dati personali, tale trattamento dovrebbero essere svolto conformemente al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati personali e tutela della vita privata, stabilito in particolare nel regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁹ e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁰.
- (16) Quando comportano il trattamento di dati personali, le specifiche elaborate a norma della presente direttiva dovrebbero tenere conto delle prescrizioni del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE. In particolare, ogni volta che è possibile conseguire ugualmente le finalità perseguite utilizzando dati anonimi anziché dati personali, in linea con il principio della protezione dei dati fin dalla progettazione, dovrebbe essere incoraggiata l'anonimizzazione come una delle tecniche per migliorare la tutela della vita privata delle persone fisiche.
- (17) La direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla sicurezza generale dei prodotti⁵¹ si applica ai prodotti per i quali la legislazione settoriale non prevede disposizioni più specifiche con il medesimo obiettivo di sicurezza, così come quando gli obblighi in materia di sicurezza imposti da una legislazione settoriale non coprono gli aspetti e i rischi o la categoria di rischi coperti da tale direttiva (la cosiddetta "rete di sicurezza")
- (18) Quando è necessario svolgere una valutazione della conformità, le specifiche dovrebbero includere disposizioni particolareggiate che illustrino la procedura di

⁴⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

⁴⁹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁵⁰ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

⁵¹ Direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 dicembre 2001, relativa alla sicurezza generale dei prodotti (GU L 11 del 15.1.2002, pag. 4).

valutazione della conformità e dell'idoneità all'uso dei componenti. Per quanto concerne taluni servizi ITS, in particolare i servizi C-ITS, per assicurare la sicurezza e il corretto funzionamento del sistema sono essenziali la conformità costante a determinati requisiti e l'interoperabilità. Di conseguenza, ove necessario, le specifiche che stabiliscono requisiti per i prodotti dovrebbero stabilire anche procedure relative alla vigilanza del mercato, compresa una clausola di salvaguardia. Tali disposizioni dovrebbero basarsi sulla decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁵², in particolare per quanto concerne i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato. Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³ istituisce un quadro per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e delle relative parti o apparecchiature, mentre i regolamenti (UE) n. 167/2013⁵⁴ e (UE) n. 168/2013⁵⁵ del Parlamento europeo e del Consiglio stabiliscono norme sull'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e di quadricicli, veicoli agricoli o forestali e relative parti o apparecchiature. Pertanto, fornire una valutazione della conformità di apparecchiature e applicazioni che rientrano nell'ambito di applicazione di tali atti legislativi costituirebbe una duplicazione. Tali atti legislativi sull'omologazione dei veicoli si applicano comunque alle apparecchiature relative agli ITS installate a bordo dei veicoli ma non alle apparecchiature e ai software ITS dell'infrastruttura stradale esterna, che dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva. In quest'ultimo caso, le specifiche potrebbero prevedere procedure di valutazione della conformità e di vigilanza del mercato. Tali procedure dovrebbero essere limitate a quanto sarebbe necessario in ciascun singolo caso.

- (19) Quando l'implementazione e l'uso di apparecchiature e software ITS includono sistemi di intelligenza artificiale, dovrebbero essere prese in considerazione le disposizioni dell'imminente legge sull'intelligenza artificiale⁵⁶.
- (20) Per le applicazioni e i servizi ITS per i quali sono richiesti servizi di sincronizzazione e posizionamento precisi e garantiti, dovrebbero essere utilizzate infrastrutture satellitari o qualsiasi tecnologia che fornisca livelli equivalenti di precisione. Le sinergie tra il settore dei trasporti e quello spaziale dell'Unione dovrebbero essere sfruttate per favorire un uso più ampio delle nuove tecnologie, che rispondano alle esigenze di precisione e garanzia dei servizi di sincronizzazione e posizionamento. Il programma spaziale dell'Unione istituito dal regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e

⁵² Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

⁵³ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

⁵⁴ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

⁵⁵ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

⁵⁶ Cfr. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale (legge sull'intelligenza artificiale) e modifica alcuni atti legislativi dell'Unione (COM(2021) 206 final).

del Consiglio⁵⁷ fornisce dati, informazioni e servizi di alta qualità, aggiornati e sicuri, relativi allo spazio attraverso il sistema Galileo, il servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) e Copernicus.

- (21) La fornitura di servizi di sincronizzazione e posizionamento sicuri e affidabili costituisce un elemento essenziale per un funzionamento efficace delle applicazioni e dei servizi ITS. Di conseguenza è opportuno assicurarne la compatibilità con il meccanismo di autenticazione previsto dal programma Galileo al fine di attenuare gli attacchi di spoofing in relazione ai segnali dei sistemi globali di navigazione satellitare ("GNSS").
- (22) Nell'ambito dell'elaborazione dei programmi di lavoro adottati dalla Commissione ai sensi della direttiva 2010/40/UE dovrebbero essere consultati gli Stati membri e altri soggetti interessati del settore, fra cui altri gruppi di esperti e comitati della Commissione che si occupano degli aspetti digitali dei trasporti.
- (23) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione della presente direttiva, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione per quanto concerne l'adozione del modello per le relazioni che devono essere presentate dagli Stati membri e l'adozione e l'aggiornamento dei programmi di lavoro. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵⁸.
- (24) Per il conseguimento degli obiettivi della presente direttiva, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare l'elenco dei tipi di dati per i quali gli Stati membri devono assicurare la disponibilità e l'elenco dei servizi ITS di cui gli Stati membri devono assicurare la diffusione, per un periodo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva. Tale periodo dovrebbe essere tacitamente prorogato per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti e con i soggetti interessati, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio"⁵⁹ del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (25) Ai fini di un approccio coordinato, la Commissione dovrebbe assicurare la coerenza tra le attività del comitato istituito dalla presente direttiva e quelle dei comitati istituiti

⁵⁷ Regolamento (UE) 2021/696 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 aprile 2021, che istituisce il programma spaziale dell'Unione e l'Agenzia dell'Unione europea per il programma spaziale (GU L 170 del 12.5.2021, pag. 69).

⁵⁸ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

⁵⁹ Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

dai regolamenti (UE) n. 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² e (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo e del Consiglio, nonché dalle direttive 2007/2/CE⁶³ e (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶⁴.

- (26) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare la diffusione coordinata e coerente di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e/o dal settore privato ma può piuttosto, in ragione delle sue dimensioni o dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (27) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁶⁵, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata.
- (28) Il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶⁶ e ha espresso un parere il XX XX 2022,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2010/40/UE

La direttiva 2010/40/UE è così modificata:

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

⁶¹ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64).

⁶² Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

⁶³ Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1).

⁶⁴ Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (GU L 91 del 29.3.2019, pag. 45).
⁶⁵ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

⁶⁶ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

- (1) all'articolo 1 è inserito il seguente paragrafo 2 bis:
- "2 bis. La presente direttiva impone la disponibilità di dati e la diffusione di servizi ITS nei settori prioritari di cui all'articolo 2 con una copertura geografica specifica, come specificato negli allegati III e IV.";
- (2) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Ai fini della presente direttiva costituiscono settori prioritari per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme:
- a) I. i servizi ITS per l'informazione e la mobilità;
 - b) II. i servizi ITS per i viaggi, i trasporti e la gestione del traffico;
 - c) III. i servizi ITS per la sicurezza stradale e dei trasporti;
 - d) IV. i servizi per la mobilità cooperativa, connessa e automatizzata.";
- (3) l'articolo 4 è così modificato:
- (a) il punto 18 è sostituito dal seguente:
- "18) "norma", norma quale definita all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio*;
-
- * Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).";
- (b) sono inseriti i seguenti punti da 19 a 24:
- "19) "sistemi di trasporto intelligenti cooperativi" o "C-ITS", sistemi di trasporto intelligenti che consentono agli utenti ITS di collaborare scambiandosi messaggi sicuri e affidabili;
- 20) "servizio C-ITS", servizio ITS fornito attraverso C-ITS;
- 21) "disponibilità dei dati", l'esistenza di dati in formato digitale leggibile da un dispositivo automatico;
- 22) "punto di accesso nazionale", interfaccia digitale istituita da uno Stato membro che costituisce un punto di accesso unico ai dati, come definito nelle specifiche adottate a norma dell'articolo 6;
- 23) "accessibilità dei dati", la possibilità di chiedere e ricevere dati in formato leggibile da un dispositivo automatico tramite punti di accesso nazionali;
- 24) "servizio digitale di mobilità multimodale", servizio che fornisce informazioni sul traffico e dati di viaggio quali l'ubicazione di strutture di trasporto, orari, disponibilità o tariffe per più di un modo di trasporto, che può comprendere caratteristiche che consentono l'effettuazione di prenotazioni o pagamenti oppure l'emissione di biglietti.";
- (4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Applicazione di specifiche alla diffusione di ITS

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per assicurare che le specifiche adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 6 siano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS all'atto della loro diffusione, conformemente ai principi di cui all'allegato II. Resta impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel suo territorio. Tale diritto non pregiudica gli articoli 6 bis e 6 ter. Se del caso, gli Stati membri collaborano inoltre per assicurare l'applicazione di tali specifiche.

2. Gli Stati membri collaborano altresì in relazione ai settori prioritari, nella misura in cui non siano state adottate specifiche per quanto concerne tali settori.

3. Qualora necessario, gli Stati membri collaborano anche con i soggetti interessati del settore in merito agli aspetti operativi dell'attuazione e del rispetto delle specifiche adottate dalla Commissione, quali norme e profili armonizzati a livello di UE, definizioni comuni, metadati comuni, requisiti di qualità comuni e aspetti relativi all'interoperabilità delle architetture dei punti di accesso nazionali, condizioni comuni di scambio dei dati, nonché attività comuni di formazione e sensibilizzazione.";

(5) l'articolo 6 è così modificato:

(a) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Fatte salve le procedure di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio*, le specifiche precisano, ove opportuno, le condizioni alle quali gli Stati membri possono stabilire, previa notifica alla Commissione, norme supplementari per la fornitura di servizi ITS in tutto il loro territorio o in parte di esso, purché tali norme non costituiscano un ostacolo per l'interoperabilità.";

(b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

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

Le specifiche comprendono, se del caso e in particolare se giustificato da esigenze di sicurezza e interoperabilità, norme sulla valutazione della conformità e sulla vigilanza del mercato, compresa una clausola di salvaguardia, in conformità alla decisione n. 768/2008/CE.

Le specifiche rispettano i principi esposti nell'allegato II.

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

(6) sono inseriti i seguenti articoli 6 bis e 6 ter:

"Articolo 6 bis

Disponibilità dei dati

Gli Stati membri si assicurano che, per ciascun tipo di dati indicato nell'allegato III, i dati per la copertura geografica relativi al tipo di dati siano disponibili prima possibile e non oltre la data corrispondente stabilita in tale allegato.

Gli Stati membri si assicurano che tali dati siano accessibili presso i punti di accesso nazionali entro la stessa data.

Articolo 6 ter

Diffusione dei servizi ITS

Gli Stati membri si assicurano che i servizi ITS di cui all'allegato IV siano diffusi secondo la copertura geografica di cui a tale allegato entro la data ivi indicata.";

(7) l'articolo 7 è così modificato:

(a) sono inseriti i seguenti paragrafi 1 bis e 1 ter:

"1 bis. A seguito di un'analisi costi-benefici e di una valutazione d'impatto che contempli consultazioni adeguate, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'elenco dei tipi di dati di cui all'allegato III, comprese la data di attuazione e la copertura geografica per ciascun tipo di dati. Tali modifiche sono coerenti con le categorie di dati stabilite nel programma di lavoro più recente adottato a norma dell'articolo 17, paragrafo 5.

1 ter. A seguito di un'analisi costi-benefici che tenga conto degli sviluppi del mercato e dell'evoluzione della tecnologia, nonché di una valutazione d'impatto che contempli consultazioni adeguate, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'elenco dei servizi ITS di cui all'allegato IV, comprese la data di attuazione e la copertura geografica per ciascun servizio ITS. Tali modifiche sono coerenti con l'elenco dei servizi ITS stabilito nel programma di lavoro più recente adottato a norma dell'articolo 17, paragrafo 5.";

(b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per gli atti delegati di cui al presente articolo si applica la procedura di cui all'articolo 12.";

(8) è inserito il seguente articolo 7 bis:

"Articolo 7 bis

Misure provvisorie

In caso di situazioni di emergenza che incidano in maniera diretta e grave sulla sicurezza stradale, sulla cibersicurezza o sulla disponibilità e integrità dei servizi ITS e che possano compromettere il funzionamento corretto e sicuro del sistema di trasporti dell'Unione, al fine di porre rimedio a tale situazione la Commissione può adottare atti di esecuzione immediatamente applicabili che sospendano o stabiliscano obblighi nel contesto dei settori prioritari di cui all'articolo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 3. Tali atti si limitano esclusivamente ad affrontare le cause e le conseguenze di tali situazioni di emergenza.";

(9) all'articolo 8, paragrafo 1, il riferimento alla "direttiva 98/34/CE" è sostituito dal riferimento alla "direttiva (UE) 2015/1535";

(10) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

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

Qualora riguardino il trattamento di dati sul traffico, di viaggio o stradali che costituiscono dati personali ai sensi dell'articolo 4, punto 1, del regolamento (UE) 2016/679*, le specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6 stabiliscono le categorie di tali dati e prevedono garanzie adeguate in materia di protezione dei dati personali ai sensi del regolamento (UE) 2016/679 e della direttiva 2002/58/CE. Se del caso è incoraggiato il ricorso a dati anonimizzati.

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

(11) è inserito il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis

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

Le specifiche per il settore prioritario di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), che devono essere adottate dalla Commissione nell'esercizio dei suoi poteri a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, stabiliscono il sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS di cui all'allegato I, punto 4.3. Tale sistema comprende i seguenti ruoli:

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

La Commissione è competente per assicurare l'esecuzione di tali ruoli.";

(12) all'articolo 12, paragrafo 2, la data "27 agosto 2017" è sostituita da "[Ufficio delle pubblicazioni: inserire la data di entrata in vigore della presente direttiva]";

(13) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo sugli ITS (CEI). Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio*.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011 in combinato disposto con l'articolo 5 del medesimo regolamento. Gli atti di esecuzione adottati a norma del presente paragrafo restano in vigore fino alla loro abrogazione. La Commissione abroga tali atti una volta cessata la situazione di emergenza o modificato l'atto delegato che integra la presente direttiva per porre rimedio alla situazione, a seconda dell'evento che si verifica per primo.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, tale procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

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

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

(14) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

"Articolo 17

Relazioni e programma di lavoro

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione entro il [data di entrata in vigore + 12 mesi] una relazione sull'attuazione della presente direttiva e di tutti gli atti delegati che la integrano, nonché sulle attività e sui progetti nazionali relativi ai settori prioritari e sull'attuazione degli articoli 6 bis e 6 ter.

2. Mediante atti di esecuzione, la Commissione stabilisce il modello per le relazioni iniziali e sullo stato di avanzamento dei lavori, comprensivo di un elenco di indicatori chiave di prestazione da fornirsi con le relazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

3. Successivamente alla relazione iniziale, gli Stati membri riferiscono ogni tre anni sui progressi compiuti nell'attuazione della direttiva e di tutti gli atti delegati che la integrano, di cui al paragrafo 1.

4. Diciotto mesi dopo ciascuna scadenza per la presentazione delle relazioni degli Stati membri, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti nell'attuazione della presente direttiva. La relazione è corredata di un'analisi del funzionamento e dell'attuazione degli articoli da 5 a 11 e dell'articolo 16, indicante anche le risorse finanziarie utilizzate e necessarie, e valuta l'opportunità di apportare modifiche alla presente direttiva.

5. Entro il [data di entrata in vigore + 12 mesi], la Commissione, previa consultazione dei soggetti interessati del settore e mediante un atto di esecuzione, adotta un programma di lavoro. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 4. Il programma di lavoro comprende obiettivi e date per la sua attuazione ogni anno, nonché l'elenco delle categorie di dati e servizi ITS per i quali la Commissione può adottare atti delegati a norma dell'articolo 7, paragrafi 1 bis e 1 ter.

Prima di ogni successiva proroga quinquennale del potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 12, paragrafo 2, la Commissione, mediante atti di esecuzione, stila un nuovo programma di lavoro. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 4.";

(15) gli allegati I e II sono sostituiti dagli allegati I e II della presente direttiva;

(16) gli allegati III e IV sono aggiunti come da allegati III e IV della presente direttiva.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [data di entrata in vigore + 18 mesi]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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

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

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente