



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 12 gennaio 2010 (11.03)
(OR. en)**

5186/10

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0263 (COD)**

**TRANS 4
TELECOM 2
IND 7
CODEC 6**

NOTA

del:	Segretariato generale del Consiglio
alle:	delegazioni
n. doc. prec.:	17300/09 TRANS 494 TELECOM 267 IND 183 CODEC 1429
n. prop. Comm.:	17564/08 TRANS 493 TELECOM 238 IND 236 CODEC 1896
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto
	- Versione consolidata (inviata al PE)

Si allega per le delegazioni, per informazione, il testo risultante dall'accordo raggiunto al trilogio informale dell'8 dicembre 2009, confermato dal COREPER il 9 dicembre 2009, ad eccezione delle disposizioni relative alle procedure di comitato. Tali disposizioni figurano comunque nel testo allegato, in seguito all'approvazione del Coreper del 16 dicembre 2009. Il testo è stato inviato al PE e la presidenza è in attesa di un riscontro.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione,¹

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,²

visto il parere del Comitato delle regioni,³

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) L'aumento del trasporto stradale, associato alla crescita dell'economia europea e delle esigenze di mobilità dei cittadini, costituisce una delle cause principali dell'incremento della congestione dell'infrastruttura stradale e del consumo energetico, nonché di problemi ambientali e sociali.
- (2) La risposta a queste grandi sfide non può limitarsi a misure tradizionali, tra cui ad esempio l'ampliamento dell'infrastruttura esistente per il trasporto stradale. L'innovazione avrà un ruolo di primo piano nella ricerca di soluzioni adeguate per la Comunità.

¹ GU C [...], pag. [...].

² GU C [...], pag. [...].

³ GU C [...], pag. [...].

- (2 bis) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) sono applicazioni avanzate che, senza essere dotate di intelligenza in senso proprio, mirano a fornire servizi innovativi relativamente ai modi di trasporto e alla gestione del traffico e che consentono a vari utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più "intelligente" delle reti di trasporto.
- (3) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) integrano le telecomunicazioni, l'elettronica e le tecnologie dell'informazione con l'ingegneria dei trasporti al fine di pianificare, progettare, rendere operativi, sottoporre a manutenzione e gestire i sistemi di trasporto. L'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione al settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto (ITS) darà un contributo significativo al miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza, compresa l'efficienza energetica, della sicurezza del trasporto stradale, compreso il trasporto di merci pericolose, della sicurezza pubblica, della mobilità dei passeggeri e delle merci, assicurando al tempo stesso il funzionamento del mercato interno e aumentando i livelli di competitività e di occupazione. Tali applicazioni dovrebbero lasciare impregiudicate le questioni relative alla sicurezza nazionale.
- (4) I progressi realizzati nell'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ad altri modi di trasporto dovrebbero ora tradursi in sviluppi nel settore del trasporto stradale, in particolare al fine di accrescere l'integrazione tra il trasporto stradale e altri modi di trasporto.
- (5) In alcuni Stati membri sono già utilizzate applicazioni nazionali di dette tecnologie nel settore del trasporto stradale, ma la loro diffusione frammentaria e non coordinata rende impossibile qualsiasi continuità geografica dei servizi ITS in tutta la Comunità ed alle sue frontiere esterne.

- (6) Per garantire una diffusione coordinata ed effettiva degli ITS nell'intera Comunità occorre introdurre specifiche comuni, fra cui eventuali norme, che definiscano disposizioni particolareggiate e procedure complementari. Prima di adottare le specifiche, la Commissione dovrebbe valutarne la conformità con taluni principi di base predefiniti riportati nell'allegato I. In primo luogo, occorre dare la priorità a quattro ambiti principali di sviluppo e di diffusione degli ITS. Durante l'ulteriore attuazione degli ITS si dovrebbe tener conto, in termini di progresso tecnologico e di impegno finanziario, dell'infrastruttura ITS esistente, creata da un determinato Stato membro.
- (6 bis) Quando un atto è adottato in codecisione conformemente all'articolo 4, paragrafo 1bis, secondo comma, il testo dell'articolo 3, paragrafo 1, seconda frase dovrebbe essere modificato di conseguenza.
- (7) Occorre che le specifiche comuni prendano tra l'altro in considerazione l'esperienza e i risultati già acquisiti in questo settore e ne facciano tesoro, in particolare nel quadro dell'iniziativa "eSafety"⁴ avviata dalla Commissione nell'aprile 2002. Nel quadro dell'iniziativa la Commissione ha creato il forum "eSafety" per promuovere e attuare raccomandazioni a sostegno dello sviluppo, della diffusione e dell'utilizzo dei sistemi "eSafety".
- (7 bis) È opportuno che i veicoli utilizzati principalmente per il loro interesse storico e che sono stati originariamente immatricolati, omologati e/o messi in servizio prima dell'entrata in vigore della presente direttiva e delle relative misure di attuazione non siano interessati dalle norme e procedure definite dalla direttiva stessa.
- (8) È necessario che gli ITS si fondino su sistemi interoperabili basati su standard aperti e pubblici, accessibili su base non discriminatoria a tutti i fornitori e a tutti gli utenti di applicazioni e di servizi.

⁴ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf.

- (9) La diffusione e l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS comporteranno il trattamento di dati personali. Il trattamento deve essere effettuato conformemente alle norme comunitarie, definite tra l'altro dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, e dalla 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. Nell'attuazione delle applicazioni ITS è opportuno applicare, fra l'altro, i principi di limitazione delle finalità e di minimizzazione dei dati.

Occorre incoraggiare il ricorso all'anonimizzazione quale principio atto a rafforzare la tutela della vita privata delle persone. Per quanto riguarda le questioni connesse alla protezione dei dati e alla vita privata nell'ambito della diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS, la Commissione dovrebbe provvedere, se del caso, a consultare il Garante europeo della protezione dei dati e a richiedere il parere del Gruppo dell'articolo 29 per la tutela dei dati (ossia, l'organo a carattere consultivo e indipendente della Commissione istituito dall'articolo 29 della direttiva sulla tutela dei dati).

- (10) La diffusione e l'utilizzo di applicazioni e di servizi ITS, e in particolare di servizi di informazione sul traffico e sulla mobilità, comporteranno il trattamento e l'utilizzo di dati sulle strade, sul traffico e sulla mobilità contenuti in documenti detenuti da organismi pubblici degli Stati membri. Occorre che il trattamento e l'utilizzo avvengano nel rispetto delle norme comunitarie definite nella direttiva 2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico⁵.

⁵ GU L 345 del 31.12.2003, pag. 90.

- (11) Nei casi appropriati, le specifiche dovrebbero includere disposizioni particolareggiate che illustrino la procedura di valutazione della conformità e dell'idoneità all'uso dei componenti. Tali disposizioni dovrebbero basarsi sulla decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti⁶, per quanto concerne in particolare i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità. Poiché la direttiva 2007/46/CE⁷ istituisce già un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, mentre le direttive 2002/24/CE⁸ e 2003/37/CE⁹ riguardano rispettivamente l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e l'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, fornire una valutazione della conformità di apparecchiature e applicazioni che rientrano nel campo di applicazione di tali direttive costituirebbe una duplicazione. Nel contempo, anche se le disposizioni di queste direttive disciplinano le apparecchiature relative agli ITS installati a bordo dei veicoli, esse non si applicano però alle apparecchiature e al software ITS esterni delle infrastrutture stradali. In questi casi, le specifiche potrebbero prevedere procedure di valutazione della conformità, che dovrebbero essere limitate a quanto necessario in ciascun caso distinto.
- (12) Per quanto riguarda le applicazioni e i servizi ITS per i quali sono necessari servizi accurati e garantiti di sincronizzazione e posizionamento, occorre utilizzare infrastrutture satellitari o ogni altra tecnologia che offra un livello di precisione equivalente¹⁰.
- (12 bis) Le tecnologie innovative quali i dispositivi di identificazione a radiofrequenza (Radio Frequency Identification Devices (RFID)) o Galileo/EGNOS dovrebbero essere utilizzate per la realizzazione di applicazioni ITS, segnatamente la localizzazione e il tracciamento delle merci durante il trasporto e tra un modo di trasporto e l'altro.

⁶ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82.

⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁸ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

⁹ GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

¹⁰ Cfr. il regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004 (GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1) e il regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008 (GU L 196 del 24.7.2008, pag. 1).

- (13) Occorre che le principali parti in causa, quali i fornitori di servizi ITS, le associazioni di utenti ITS, gli operatori del trasporto e gli esercenti di impianti, i rappresentanti delle imprese produttrici, le parti sociali, le associazioni professionali e le autorità locali, abbiano la possibilità di consigliare la Commissione sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione degli ITS nella Comunità. A tale scopo, la Commissione, in stretta cooperazione con le parti in causa e gli Stati membri, dovrebbe istituire un gruppo consultivo sugli ITS. Occorre che i lavori di questo gruppo siano svolti in modo trasparente e che i risultati siano messi a disposizione del comitato istituito dalla presente direttiva.
- (14) Occorre che le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva siano adottate conformemente alle disposizioni della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹¹.
- (15) La Commissione dovrebbe avere la facoltà di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato, con riferimento all'adozione di specifiche. È particolarmente importante che la Commissione consulti esperti nella fase preparatoria conformemente all'impegno da essa assunto nella comunicazione del 9 dicembre 2009 sull'attuazione dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- 15 bis (nuovo) Tenuto conto, in particolare, del calendario per l'adozione delle specifiche relative alle azioni prioritarie e dell'importanza fondamentale di tali specifiche per il funzionamento della presente direttiva, nonché dell'esperienza limitata nei settori da disciplinare, è opportuno prevedere che dopo un periodo di cinque anni il legislatore proceda ad un riesame riguardo alla delega dei poteri alla Commissione mediante la fissazione di un termine corrispondente per tale delega.

¹¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (16) Per garantire un approccio coordinato, occorre che la Commissione assicuri la coerenza tra i lavori del comitato istituito dalla presente direttiva e i lavori del comitato istituito dalla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità¹², del comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada¹³ e del comitato istituito dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli¹⁴ e del Comitato istituito dalla 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).
- (17) Dato che l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare la diffusione coordinata di ITS interoperabili nella Comunità, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e/o dal settore privato e può dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire secondo il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (18) A norma del punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹² GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

¹³ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

¹⁴ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

La presente direttiva istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinati e coerenti di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nella Comunità, in particolare attraverso le frontiere tra gli Stati membri, e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo.

Essa prevede l'elaborazione di specifiche per le azioni nell'ambito dei settori prioritari di cui all'articolo 1 bis, nonché l'elaborazione, se del caso, delle norme necessarie.

Essa si applica alle applicazioni e ai servizi ITS nel settore del trasporto stradale e alle loro interfacce con altri modi di trasporto, fatte salve le questioni relative alla sicurezza nazionale o necessarie nell'interesse della difesa.

Articolo 1 bis

Settori prioritari

1. Ai fini della presente direttiva costituiscono settori prioritari per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme:
 - a) l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
 - b) la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
 - c) le applicazioni ITS per la sicurezza stradale;
 - d) il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.
2. Il campo di applicazione dei settori prioritari è specificato nell'allegato II.

Articolo 1 ter
Azioni prioritarie

Costituiscono azioni prioritarie nell'ambito dei settori prioritari di cui all'articolo 1 bis per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme:

- a) la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, di cui all'allegato II, punto 1, lettere a), b) e c);
- a bis) la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, di cui all'allegato II, punto 1, lettere a bis), b) e c);
- b) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale, di cui all'allegato II, punto 1, lettera d);
- c) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, di cui all'allegato II, punto 3, lettera a);
- d) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, di cui allegato II, punto 3, lettera b).
- d bis) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, di cui allegato II, punto 3, lettera b ter).

Articolo 2
Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) "sistemi di trasporto intelligenti (ITS)", sistemi nei quali sono applicati tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel settore del trasporto stradale (in particolare infrastruttura, veicoli e utenti), nella gestione del traffico e della mobilità e nelle interfacce con altri modi di trasporto;

- b) "interoperabilità", la capacità dei sistemi e dei processi industriali che li sottendono di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze;
- c) "applicazione ITS", strumento operativo per l'applicazione degli ITS;
- d) "servizio ITS", fornitura di un'applicazione ITS tramite un quadro organizzativo e operativo chiaramente definito allo scopo di contribuire a migliorare la sicurezza degli utenti, l'efficienza, il comfort e/o a facilitare o supportare le operazioni di trasporto e la mobilità;
- e) "fornitori di servizi ITS", fornitore pubblico o privato di servizi ITS;
- f) "utente ITS", utente di applicazioni o di servizi ITS, tra cui i viaggiatori, gli utenti della strada vulnerabili, gli utenti e gli esercenti dell'infrastruttura di trasporto stradale, i gestori di flotte e gli operatori di servizi di emergenza;
- f bis) "utenti della strada vulnerabili", gli utenti della strada non motorizzati, quali pedoni e ciclisti, nonché i motociclisti e le persone con capacità di orientamento o mobilità ridotte;
- g) "dispositivo nomade", dispositivo portatile di comunicazione o di informazione che può essere portato a bordo del veicolo come ausilio per la guida e/o le operazioni di trasporto;
- h) "piattaforma", unità installata a bordo o esterna che permette la diffusione, la fornitura, l'utilizzo e l'integrazione delle applicazioni e dei servizi ITS;
- h bis) "architettura", la progettazione che definisce la struttura, il comportamento e l'integrazione di un dato sistema nel contesto circostante;
- i) "interfaccia", un impianto tra sistemi che fornisce il mezzo attraverso il quale detti sistemi possono collegarsi e interagire;
- j) "compatibilità", la capacità generale di un dispositivo o di un sistema di operare con un altro dispositivo o sistema senza modifiche;

- k) "continuità dei servizi", la capacità di assicurare servizi continui in tutta la Comunità, sulle reti di trasporto;
- l) "dati stradali", dati sulle caratteristiche dell'infrastruttura stradale, inclusi i segnali stradali fissi o le loro caratteristiche di sicurezza regolamentari;
- m) "dati sul traffico", dati storici e in tempo reale sulle caratteristiche del traffico stradale;
- n) "dati di viaggio", dati fondamentali (come orari del trasporto pubblico e tariffe) necessari a fornire informazioni per i viaggi multimodali prima e durante il viaggio onde facilitare la pianificazione, la prenotazione e gli adeguamenti del viaggio;
- o) "specifica", una misura vincolante che stabilisce disposizioni contenenti requisiti, procedure o ogni altra regola pertinente.
- p) "norma", norma ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva 98/34/CE.

Articolo 3

Diffusione degli ITS

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le specifiche di cui all'articolo 4 siano applicate, conformemente ai principi di cui all'allegato I, alle applicazioni e servizi ITS all'atto della loro diffusione. Resta impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione di dette applicazioni e servizi nel suo territorio. Tale diritto lascia impregiudicato qualsiasi atto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1bis, secondo comma.
- 2.

[...]

3. Gli Stati membri inoltre si sforzano di cooperare rispetto ai settori prioritari di cui all'articolo 1 bis se non sono state adottate specifiche ai sensi dell'articolo 4

Articolo 4

Specifiche

1. La Commissione adotta le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS inizialmente per le azioni prioritarie di cui all'articolo 1 ter.

- 1 bis La Commissione si prefigge di adottare specifiche per una o più azioni prioritarie di cui all'articolo 1 ter della presente direttiva al più tardi entro dodici mesi dalla data del recepimento.

Al più tardi entro dodici mesi dalla data di adozione delle specifiche necessarie per un'azione prioritaria ai sensi dell'articolo 1 ter della presente direttiva, la Commissione presenta, se del caso e dopo aver effettuato una valutazione di impatto corredata di un'analisi costi-benefici, una proposta per la diffusione di tale azione prioritaria al Parlamento europeo e al Consiglio conformemente all'articolo 294 del trattato FUE.

2. Una volta stabilite le necessarie specifiche di cui al paragrafo 1, la Commissione adotta specifiche che assicurino la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS in altre azioni tra i settori prioritari di cui all'articolo 1 bis.
3. Ove pertinente, e in funzione del settore della stessa, la specifica include uno o più dei seguenti tipi di disposizioni:
 - disposizioni funzionali: descrivere il ruolo dei vari attori e il flusso di informazioni tra di essi;
 - disposizioni tecniche: mettere a disposizione i mezzi tecnici necessari per il rispetto delle disposizioni funzionali;

- disposizioni organizzative: descrivere gli obblighi procedurali delle varie parti in causa;
- disposizioni sui servizi: descrivere i vari livelli di servizi ed il loro contenuto per le applicazioni ed i servizi ITS.

3 bis (nuovo) Fatte salve le procedure di cui alla direttiva 98/34/CE, le specifiche precisano, ove opportuno, le condizioni in cui gli Stati membri possono, previa notifica alla Commissione, stabilire norme supplementari per la fornitura di servizi ITS in tutto o parte del loro territorio ove ciò non costituisce un ostacolo per l'interoperabilità.

4. Le specifiche, ove opportuno, si fondano sulle norme di cui all'articolo 4 bis.

4 bis Le specifiche prevedono, se del caso, una valutazione della conformità in virtù della decisione 768/2008/CE.

5. Le specifiche rispettano i principi esposti nell'allegato I .

5 bis La Commissione effettua una valutazione d'impatto, corredata di un'analisi costi-benefici, prima dell'adozione delle specifiche.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato FUE per quanto riguarda le specifiche di cui al presente articolo. Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione agisce conformemente alle pertinenti disposizioni della presente direttiva, e in particolare i paragrafi 1, 2, 3, 3 bis, 4, 4 bis, 5 e 5 bis del presente articolo, nonché l'allegato I.

Un atto delegato distinto sarà adottato per ciascuna delle azioni prioritarie di cui all'articolo 1 ter.

Per gli atti delegati di cui al presente comma si applicano le procedure previste agli articoli 7 bis, 7 ter e 7 quater.

Articolo 4 bis

Norme

1. Le norme necessarie all'interoperabilità, compatibilità e continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS sono sviluppate nei settori prioritari di cui all'articolo 1 bis e per le azioni prioritarie di cui all'articolo 1 ter. A tal fine la Commissione europea, dopo aver consultato il comitato di cui all'articolo 8, chiede agli organismi di normazione competenti, ai sensi della procedura prevista nella direttiva 98/34/CE, di compiere rapidamente ogni sforzo necessario per adottare le norme in questione.
2. Nel conferire mandato agli organismi di normazione, sono osservati i principi esposti all'allegato I, nonché ogni altra disposizione funzionale inclusa in una specifica adottata ai sensi dell'articolo 4.

Articolo 4 ter

Misure non vincolanti

La Commissione può adottare orientamenti e altre misure non vincolanti atte a facilitare la cooperazione degli Stati membri in relazione ai settori prioritari di cui all'articolo 1, lettera a, conformemente alla procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 3.

Articolo 5

[...]

Articolo 6

Disposizioni sulla tutela dei dati personali, la sicurezza e l'utilizzo delle informazioni

1. Gli Stati membri assicurano che il trattamento dei dati personali nel quadro del funzionamento degli ITS avvenga nel rispetto delle norme comunitarie in materia di tutela delle libertà e dei diritti fondamentali delle persone, in particolare le direttive 95/46/CE e 2002/58/CE.

2. In particolare, gli Stati membri assicurano che i dati personali siano protetti contro utilizzi impropri, l'accesso non autorizzato, l'alterazione o la perdita.
- 2a. Fatto salvo il paragrafo 1, per garantire la tutela della vita privata, nel quadro del funzionamento delle applicazioni e servizi ITS è incoraggiato, se del caso, l'utilizzo di dati anonimi.
- 2 ter Fatta salva la direttiva 95/46/CE, i dati personali sono trattati soltanto nella misura in cui il trattamento è necessario per il funzionamento delle applicazioni e servizi ITS.
- 2 quater Riguardo all'attuazione della direttiva 95/46/CE, e in particolare per quanto attiene alle categorie particolari di dati di cui all'articolo 8 di tale direttiva, gli Stati membri provvedono affinché le disposizioni relative al consenso per il trattamento di tali dati personali siano rispettate.
3. Si applica la direttiva 2003/98/CE¹⁵.

Articolo 6 bis

Norme in materia di responsabilità

Gli Stati membri provvedono affinché le questioni relative alla responsabilità, riguardo alla diffusione e all'utilizzo delle applicazioni e servizi ITS figuranti nelle specifiche adottate ai sensi dell'articolo 4, siano trattate in conformità alla legislazione comunitaria, inclusa in particolare la direttiva 1999/34/CE, nonché la legislazione nazionale pertinente.

Articolo 7

[...]

¹⁵ GU L 345 del 31.12.2003, pag. 90.

Articolo 7 bis
Esercizio della delega

1. I poteri per adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 6, sono conferiti alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati al più tardi sei mesi prima della fine del periodo di cinque anni.
2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.
3. I poteri per adottare atti delegati sono conferiti alla Commissione fatte salve le condizioni di cui agli articoli 7 ter e 7 quater.

Articolo 7 ter
Revoca della delega

1. La delega di poteri di cui all'articolo 4, paragrafo 6, può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.
2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega informa l'altro organo legislativo e la Commissione, al massimo un mese prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le relative motivazioni.
3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri indicati in tale decisione e prende effetto immediatamente o in una data ulteriore ivi specificata. Essa lascia impregiudicata la validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 7 quater
Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo e/o il Consiglio possono opporsi all'atto delegato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data di notifica.
2. Se, una volta scaduto questo termine, né il Parlamento europeo né il Consiglio si sono opposti all'atto delegato o se, prima di tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della decisione di non opporsi, l'atto delegato entra in vigore alla data indicata nelle disposizioni del medesimo.
3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio si oppongono all'atto delegato adottato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che si oppone motiva l'opposizione all'atto delegato.

Articolo 8

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo sugli ITS, in seguito denominato "il comitato".
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenuto conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 9

Gruppo consultivo europeo sugli ITS

La Commissione istituisce un gruppo consultivo europeo sugli ITS, con compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione e dell'utilizzo degli ITS nella Comunità. Il gruppo è composto di rappresentanti ad alto livello dei fornitori di servizi ITS, delle associazioni di utenti, degli operatori del trasporto e degli esercenti di impianti, delle imprese produttrici, delle parti sociali, delle associazioni professionali, delle autorità locali e di altri soggetti pertinenti.

Articolo 10

Relazioni

1. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione entro [*dodici mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva*] una relazione sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari di cui all'articolo 1, lettera a).
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione entro [*due anni dall'entrata in vigore della presente direttiva*] informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni.

Per le relazioni degli Stati membri sono adottate linee guida conformemente alla procedura consultativa di cui all'articolo 8, paragrafo 3.

3. Successivamente gli Stati membri riferiscono ogni tre anni sui progressi compiuti nella diffusione di dette azioni.
4. La Commissione riferisce ogni tre anni al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi realizzati nell'attuazione della presente direttiva, corredata da un'analisi del funzionamento e dell'attuazione, comprese le risorse finanziarie utilizzate e necessarie, degli articoli da 3 a 6 bis e dell'articolo 9 e valuta la necessità di apportare modifiche alla direttiva, se del caso.

5. Conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 8, paragrafo 3, la Commissione adotta un programma di lavoro entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva. Il programma di lavoro include obiettivi e date per l'attuazione del presente programma ogni anno e se necessario propone gli adeguamenti necessari.

Articolo 11

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro 18 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento e la formulazione di tale menzione sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 12

Entrata in vigore

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

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio

Il Presidente

PRINCIPI PER LE SPECIFICHE E LA DIFFUSIONE DEGLI ITS DI CUI
AGLI ARTICOLI 3, 4 e 4 bis

L'adozione delle specifiche, la scelta e la diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS e il conferimento di mandati di normalizzazione si basano su una valutazione delle esigenze, con il coinvolgimento di tutte le parti in causa, nel rispetto dei seguenti principi. Tali misure devono:

- a) **essere efficaci:** contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto stradale in Europa (ad esempio riduzione della congestione e delle emissioni, miglioramento dell'efficienza energetica e potenziamento della sicurezza tra cui quella degli utenti della strada vulnerabili);
- b) **essere efficienti in termini di costi:** ottimizzare il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi;
- b bis) **essere proporzionate** - offrire, se del caso, diversi livelli di qualità e diffusione dei servizi ottenibili, tenendo conto delle specificità locali, regionali, nazionali ed europee;
- c) **sostenere la continuità dei servizi:** assicurare servizi continui in tutta la Comunità, in particolare sulla rete transeuropea di trasporto, e ove possibile alle sue frontiere esterne, in caso di diffusione di tali servizi, ad un livello adeguato alle caratteristiche delle reti di trasporto che collegano paesi con paesi e, se del caso, regioni con regioni e città con zone rurali;
- d) **assicurare l'interoperabilità:** assicurare che i sistemi e i processi industriali che li sottendono dispongano della capacità di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze per rendere possibile un'offerta di servizi ITS efficace;

- d') **garantire la retrocompatibilità:** assicurare, all'occorrenza, la capacità dei sistemi ITS di operare con sistemi esistenti e **che abbiano una finalità comune**, senza ostacolare lo sviluppo di nuove tecnologie;
- d'') **rispettare le infrastrutture nazionali e le caratteristiche delle reti esistenti:** tenere conto delle differenze intrinseche delle caratteristiche delle reti di trasporto, in particolare delle dimensioni dei volumi del traffico e delle condizioni meteorologiche sulle strade;
- d''') **promuovere la parità di accesso:** non impedire o discriminare l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte di utenti della strada vulnerabili;
- e) **sostenere la maturità:** dimostrare, previa appropriata valutazione dei rischi, la robustezza dei sistemi ITS innovativi mediante un livello sufficiente di sviluppo tecnico e di utilizzo operativo;
- f) **assicurare la qualità della sincronizzazione e del posizionamento:** utilizzare infrastrutture satellitari o ogni tecnologia che offra livelli equivalenti di precisione ai fini delle applicazioni e dei servizi ITS che richiedono servizi di sincronizzazione e posizionamento a livello mondiale, continui, precisi e garantiti;
- g) **agevolare l'intermodalità:** tener conto del coordinamento di vari modi di trasporto, ove necessario, all'atto della diffusione degli ITS;
- h) [...]
- i) **rispettare la coerenza:** tener conto delle norme, politiche e attività esistenti a livello comunitario rilevanti per il settore degli ITS, in particolare per il settore della normalizzazione.

AZIONI E SETTORI PRIORITARI DI CUI ALL'ARTICOLO 1 bis E ALL'ARTICOLO 1 ter

(1) Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità

Le specifiche e le norme per un uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità comprendono i seguenti elementi:

Specifiche necessarie per l'azione prioritaria a)

- a) La definizione dei requisiti necessari affinché in tutto il territorio dell'UE la mobilità multimodale sia accurata e disponibile al di là delle frontiere per gli utenti ITS, sulla base:
- della disponibilità e accessibilità di dati esistenti e accurati sulle strade e sul traffico in tempo reale utilizzati dai fornitori di servizi ITS per le informazioni sulla mobilità multimodale, fatte salve le esigenze di sicurezza e di gestione dei trasporti;
 - l'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche e le parti in causa e i pertinenti fornitori di servizi ITS;
 - dell'aggiornamento tempestivo dei dati disponibili sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni sulla mobilità multimodale da parte delle autorità pubbliche interessate e delle parti in causa;
 - dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni sulla mobilità multimodale da parte dei fornitori di servizi ITS.

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

- della disponibilità e accessibilità di dati esistenti e accurati sulle strade e sul traffico in tempo reale utilizzati dai fornitori di servizi ITS per le informazioni in tempo reale sul traffico, fatte salve le esigenze di sicurezza e di gestione dei trasporti;
- dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche e le parti in causa e i pertinenti fornitori di servizi ITS;
- dell'aggiornamento tempestivo dei dati disponibili sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni sul traffico in tempo reale, da parte delle autorità pubbliche interessate e delle parti in causa;
- dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni in tempo reale sul traffico da parte dei fornitori di servizi ITS.

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

- dell'accesso dei fornitori di servizi ITS ai dati esistenti sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati) raccolti dalle autorità pubbliche interessate e/o dal settore privato per i fornitori di servizi ITS;
- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate e i fornitori di servizi ITS;
- dell'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche interessate e/o, se del caso, del settore privato, dei dati sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati);
- dell'aggiornamento tempestivo dei servizi e delle applicazioni ITS che utilizzano questi dati da parte dei fornitori di servizi ITS.

- c) La definizione dei requisiti necessari affinché i dati sulle strade, sul traffico e sui servizi di trasporto utilizzati per le carte digitali siano accurati e accessibili, ove possibile, ai fabbricanti di carte digitali e ai fornitori di servizi di cartografia digitale, sulla base:
- dell'accesso da parte dei fabbricanti di carte digitali e dei fornitori di servizi di cartografia digitale ai dati esistenti sulle strade e sul traffico, per la realizzazione delle carte digitali;
 - dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate e le parti in causa e i fabbricanti e fornitori privati di carte digitali;
 - dell'aggiornamento tempestivo dei dati sulle strade e sul traffico per la cartografia digitale da parte delle autorità pubbliche interessate e delle parti in causa;
 - dell'aggiornamento tempestivo delle carte digitali da parte dei fabbricanti di carte digitali e dei fornitori di servizi di cartografia digitale.

Specifiche necessarie per l'azione prioritaria b)

- d) La definizione di requisiti minimi per la fornitura gratuita, ove possibile, di "messaggi universali sul traffico" connessi alla sicurezza stradale a tutti gli utenti della strada, nonché per il loro contenuto minimo, sulla base:
- della definizione e dell'utilizzo di un elenco standard di fatti relativi alla sicurezza stradale ("messaggi universali sul traffico"), che dovrebbero essere comunicati gratuitamente agli utenti ITS;
 - della compatibilità dei "messaggi universali sul traffico" e la loro integrazione nei servizi ITS per informazioni in tempo reale sul traffico e la mobilità multimodale.

(2) Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

Le specifiche e le norme per la continuità e l'interoperabilità dei servizi di gestione del traffico e del trasporto merci, **in particolare sulla rete RTE-T**, comprendono i seguenti elementi:

Specifiche necessarie per altre azioni

- a) La definizione delle misure necessarie ai fini dello sviluppo di un'architettura quadro degli ITS europei, che affronti in maniera specifica l'interoperabilità collegata agli ITS, la continuità dei servizi e gli aspetti legati alla multimodalità, compresa ad esempio la tariffazione interoperabile con l'emissione di biglietti multimodali, nel cui ambito gli Stati membri e le rispettive autorità competenti, in cooperazione con il settore privato, possano elaborare la propria architettura ITS per la mobilità a livello nazionale, regionale o locale.
- b) La definizione dei requisiti minimi necessari per la continuità dei servizi ITS, in particolare per i servizi transfrontalieri, per la gestione del trasporto di passeggeri per vari modi di trasporto, sulla base:
 - dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati e di informazioni sul traffico al di là delle frontiere e, ove opportuno, tra regioni o zone urbane e interurbane, tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e le diverse parti in causa;
 - dell'utilizzo di flussi di informazioni o di interfacce di traffico standardizzati tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e le diverse parti in causa.
- b ter) La definizione di requisiti minimi necessari per la continuità dei servizi ITS per la gestione del trasporto merci nei corridoi di trasporto e per i vari modi di trasporto, sulla base:
 - dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati e di informazioni sul traffico al di là delle frontiere e, ove opportuno, tra regioni o zone urbane e interurbane, tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e le diverse parti in causa;

- dell'utilizzo di flussi di informazioni o di interfacce di traffico standardizzati tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e le diverse parti in causa.
- c) La definizione delle misure necessarie alla realizzazione di applicazioni ITS (in particolare la localizzazione e il tracciamento delle merci durante il trasporto e tra un modo di trasporto e l'altro) per la logistica del trasporto merci (eFreight), sulla base:
- dell'accesso degli elaboratori di applicazioni ITS alle pertinenti tecnologie ITS e del relativo uso;
 - dell'integrazione dei risultati del posizionamento negli strumenti e nei centri di gestione del traffico.
- d) La definizione delle interfacce necessarie per assicurare l'interoperabilità e la compatibilità tra l'architettura ITS urbana e l'architettura ITS europea, sulla base:
- della disponibilità per i centri di controllo urbani ed i fornitori di servizi di dati riguardanti i trasporti pubblici, la pianificazione della mobilità, la domanda di trasporto, di dati sul traffico e sui parcheggi;
 - dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra i diversi centri di controllo urbani e i fornitori di servizi per i trasporti pubblici o privati e per tutti i modi di trasporto possibili;
 - dell'integrazione di tutti i dati e di tutte le informazioni pertinenti in un'architettura unica.

(3) Applicazioni ITS per la sicurezza stradale

Le specifiche e le norme per le applicazioni ITS per la sicurezza stradale comprendono i seguenti elementi:

Specifiche necessarie per l'azione prioritaria c)

- a) La definizione delle misure necessarie per l'introduzione in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, in particolare:
- la disponibilità a bordo dei necessari dati ITS da scambiare;
 - la disponibilità delle apparecchiature necessarie presso i centri di risposta alle chiamate di emergenza che ricevono i dati trasmessi dai veicoli;
 - l'agevolazione dello scambio di dati elettronici tra i veicoli ed i centri di risposta alle chiamate di emergenza.

Specifiche necessarie per l'azione prioritaria d)

- b) La definizione delle misure necessarie per fornire sistemi di informazione e di prenotazione basati sugli ITS per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, in particolare nelle aree di servizio e di sosta lungo le strade, sulla base:
- dell'accesso degli utenti alle informazioni sui parcheggi stradali;
 - della facilitazione dello scambio elettronico di dati tra i siti di parcheggio, i centri e i veicoli.

b ter) La definizione delle misure necessarie per fornire sistemi di prenotazione basati sugli ITS per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali sulla base:

- dell'accesso degli utenti alle informazioni sui parcheggi stradali;
- della facilitazione dello scambio elettronico di dati tra i siti di parcheggio, i centri e i veicoli;
- dell'integrazione di pertinenti tecnologie ITS sia a bordo dei veicoli sia nelle aree di parcheggio che consentano l'aggiornamento delle informazioni sulla disponibilità di posti di parcheggio ai fini di prenotazione.

Specifiche necessarie per altre azioni

- c) La definizione delle misure necessarie per sostenere la sicurezza degli utenti della strada per quanto riguarda l'interfaccia uomo-macchina installata a bordo e l'utilizzo di dispositivi nomadi come ausilio per la guida e/o le operazioni di trasporto, nonché la sicurezza dei mezzi di comunicazione a bordo.
- d) La definizione delle misure necessarie per garantire la sicurezza e il comfort degli utenti della strada vulnerabili per tutte le applicazioni ITS pertinenti.
- e) La definizione delle misure necessarie per integrare sistemi avanzati di assistenza alla guida nei veicoli e nelle infrastrutture stradali che esulano dall'ambito di applicazione delle direttive 2007/46/CE, 2002/24/CE e 2003/37/CE.

(4) Collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto

Le specifiche e le norme ITS per il collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto comprendono le altre azioni seguenti:

- a) La definizione delle misure necessarie per integrare diverse applicazioni ITS in una piattaforma di bordo aperta, sulla base:
- della definizione di requisiti funzionali delle applicazioni ITS esistenti o previste;
 - della definizione di un'architettura di sistema aperto che definisca le funzionalità e le interfacce necessarie per l'interoperabilità/l'interconnessione con i sistemi e gli impianti infrastrutturali;
 - dell'integrazione "plug and play" di future nuove applicazioni ITS o di versioni aggiornate nella piattaforma di bordo aperta;
 - dell'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione dell'architettura e delle specifiche relative alla piattaforma di bordo aperta.
- b) La definizione delle misure necessarie per proseguire lo sviluppo e l'attuazione di sistemi cooperativi (veicolo - veicolo, veicolo - infrastruttura, infrastruttura - infrastruttura), sulla base:
- dell'agevolazione dello scambio di dati e di informazioni tra i veicoli, tra il veicolo e l'infrastruttura e tra le infrastrutture;
 - dell'accesso delle rispettive parti (veicolo o infrastruttura stradale) ai dati e alle informazioni pertinenti da scambiare;

- dell'utilizzo di un formato standard di messaggio per lo scambio di dati tra il veicolo e l'infrastruttura;
 - della definizione di un'infrastruttura di comunicazione per ogni tipo di scambio (da veicolo a veicolo, da veicolo a infrastruttura e da infrastruttura a infrastruttura);
 - dell'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione delle rispettive architetture.
-