CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 10 maggio 2010
(OR. en)

6103/4/10
REV 4 ADD 1

Fascicolo interistituzionale: 2008/0263 (COD)

TRANS 26
TELECOM 15
IND 20
CODEC 86
PARLNAT 15

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

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

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 10 maggio 2010

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. Il 16 dicembre 2008 la Commissione ha adottato la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un quadro per la diffusione più rapida degli ITS[1] in tutta l'UE e il piano d'azione correlato.

2. Il Comitato economico e sociale europeo ha formulato il suo parere sulla proposta il 13 aprile 2009. Il Comitato delle regioni, sebbene consultato, non ha però emesso un parere.

3. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere[2] in prima lettura il 23 aprile 2009, approvando 57 emendamenti. La Commissione non ha presentato una proposta modificata.

4. Il Garante europeo della protezione dei dati ha reso il proprio parere sulla proposta della Commissione in data 22 luglio 2009[3]

5. In data 10 maggio 2010 il Consiglio ha adottato la sua posizione in prima lettura conformemente alla procedura legislativa ordinaria stabilita nell'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

6. L'obiettivo generale della proposta è quello di creare le condizioni e, in particolare, di porre in essere i meccanismi necessari a favorire la diffusione dei servizi e delle applicazioni dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel settore del trasporto stradale, ivi comprese le interfacce con altri modi di trasporto, onde far sì che gli ITS contribuiscano, al pieno delle loro potenzialità, alle varie politiche dell'UE.

---

1 Sistemi di trasporto intelligenti
2 GU C...
3 Doc. 12479/09.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE IN PRIMA LETTURA

7. Considerazioni generali

Il riesame intermedio del Libro bianco sulla politica dei trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, dal titolo "Mantenere l'Europa in movimento"[4], ha messo in risalto l'importanza dei trasporti intelligenti ed ha sottolineato la necessità di far fronte alle crescenti sfide riguardo ad un sistema di trasporto stradale sostenibile.

I sistemi di trasporto intelligenti, risultato dell'applicazione delle tecnologie emergenti nel campo dell'informazione e della comunicazione al settore dei trasporti, possono contribuire ad un trasporto di merci e persone sicuro, efficiente, sostenibile, inclusivo e continuo sulla rete stradale europea e nelle sue interfacce con le altre modalità di trasporto, e migliorare la competitività dell'industria europea. La proposta della Commissione aveva l'obiettivo di liberare tutto il potenziale degli ITS al servizio delle politiche UE che perseguono il potenziamento della sicurezza stradale, il miglioramento dell'efficienza dei trasporti ed una riduzione dell'impatto ambientale, dando vita allo slancio necessario ad accelerare la penetrazione nel mercato di applicazioni e servizi ITS di una certa maturità. A tale scopo la proposta prevedeva di ricorrere alla procedura di comitato (procedura di regolamentazione con controllo) per stabilire specifiche comuni e giuridicamente vincolanti che definiscano dettagliate modalità e procedure per la diffusione degli ITS nell'UE.

Sebbene il Consiglio concordi con la Commissione sull'obiettivo della proposta, il suo approccio comporta modifiche di sostanza alla proposta originaria nei seguenti punti.

- specifiche e definizione dei settori in cui possono essere adottate specifiche;
- attribuzione di priorità a talune azioni nei suddetti settori per l'adozione di specifiche;
- chiarimento degli obblighi degli Stati membri per la diffusione e l'utilizzo di applicazioni e servizi ITS;
- nuovi articoli su "misure non vincolanti" e "norme".

[4] Doc. 10954/06.

La posizione del Consiglio in prima lettura, derivando da questa impostazione, modifica la proposta originaria della Commissione riformulandola e sopprimendo e/o aggiungendo al testo numerose disposizioni.

Proponendo un approccio graduale per la diffusione e l'utilizzo di applicazioni e servizi ITS, il Consiglio realizza un delicato equilibrio accelerando lo sviluppo, l'immissione e l'utilizzo di taluni servizi ed applicazioni ITS senza aggiungere ulteriori oneri amministrativi e finanziari per gli Stati membri.

2. Principali questioni

- **Oggetto e ambito di applicazione**

La Commissione ha proposto di istituire un quadro di regole per la diffusione e l'utilizzo coordinati di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nella Comunità e per l'elaborazione delle specifiche necessarie a tale scopo.

Il Parlamento europeo ha seguito in ampia misura la proposta della Commissione per creare questo quadro per la diffusione e l'utilizzo coerenti e coordinati di sistemi di trasporto intelligenti nel territorio dell'Unione, compresi gli ITS interoperabili. Il Parlamento europeo ha proposto di applicare la direttiva in esame a tutti i sistemi di trasporto intelligenti destinati a viaggiatori, veicoli ed infrastrutture ed alla loro interazione nel settore dei trasporti stradali, compresi quelli urbani. Inoltre, il Parlamento europeo ha proposto di includere nel campo di applicazione della direttiva anche gli utenti vulnerabili dei trasporti, escludendo invece questioni inerenti all'ordine pubblico e alla pubblica sicurezza.

La posizione del Consiglio in prima lettura specifica che il quadro proposto deve sostenere l'uso coordinato e coerente degli ITS, specialmente attraverso le frontiere tra gli Stati membri. Il Consiglio, allineandosi con il Parlamento, prevede che questa direttiva lasci impregiudicate le questioni di sicurezza nazionale o di interesse della difesa.

- **Settori prioritari**

  Nella proposta della Commissione sono stati elencati quattro settori prioritari (uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità, continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni, sicurezza stradale e integrazione del veicolo nell'infrastruttura di trasporto) nei quali la Commissione, in particolare, dovrebbe definire le specifiche per la diffusione e l'utilizzo di applicazioni e servizi ITS.

  Il Parlamento europeo ha confermato i suddetti settori prioritari, sopprimendo però la possibilità di adottare specifiche in settori diversi dai quattro suelencati.

  La posizione del Consiglio in prima lettura si adegua in ampia misura alla posizione del Parlamento europeo e prevede un articolo a sé stante per i quattro settori prioritari seguenti:

  I uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;

  II continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;

  III applicazioni ITS per la sicurezza stradale;

  IV collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto.

  Il campo di applicazione di questi settori prioritari è specificato nell'allegato II della direttiva.

- **Azioni prioritarie**

La proposta della Commissione non prevede azioni prioritarie.

Neppure il Parlamento europeo ha stabilito azioni prioritarie. Tuttavia, esso ha definito quattro settori (predisposizione di servizi d'informazione sul traffico e la mobilità in tempo reale a livello di Unione europea, dati e procedure per la fornitura gratuita di un livello minimo di servizi universali d'informazione sul traffico, introduzione armonizzata, in tutto il territorio europeo, del sistema elettronico di chiamata di emergenza (eCall), misure appropriate relativamente ad aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali e a sistemi di parcheggio e prenotazione controllati telematicamente) nei quali la Commissione dovrebbe definire specifiche per la diffusione e l'utilizzo obbligatori del livello minimo delle applicazioni e dei servizi ITS.

La posizione del Consiglio in prima lettura riprende l'idea del Parlamento europeo di attribuire priorità a talune applicazioni e servizi ITS. A tal fine, il Consiglio individua le sei azioni prioritarie seguenti:

a) la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
b) predisposizione di servizi d'informazione sul traffico in tempo reale a livello di Unione europea;
c) dati e procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
d) predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;
e) predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
f) predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;

- **Diffusione di applicazioni e servizi ITS**

  La proposta della Commissione prevede che gli Stati membri adottino le misure necessarie ad una diffusione e ad un utilizzo coordinati di applicazioni e servizi ITS interoperabili nell'Unione. A tal fine, la Commissione ha proposto l'adozione di specifiche tramite la procedura di comitato (procedura di regolamentazione con controllo) che potrebbe anche comportare per gli Stati membri obblighi di introduzione di applicazioni e servizi ITS.

  Il Parlamento europeo ha seguito ampiamente la proposta della Commissione rafforzandone la formulazione per evitare la frammentazione e discontinuità geografica delle applicazioni e dei servizi ITS. Il Parlamento europeo ha specificato che gli Stati membri dovrebbero garantire la retrocompatibilità delle applicazioni e dei servizi ITS all'interno dell'Unione. Il Parlamento europeo ha proposto altresì che gli Stati membri applichino gli ITS a tutti i modi di trasporto e alle interfacce tra di essi, assicurando un livello elevato di integrazione fra tutti i modi di trasporto. Inoltre, il Parlamento europeo ha previsto che gli Stati membri debbano adottare le misure necessarie ad imporre il rispetto dei principi di base (efficacia, efficienza in termini di costi, continuità geografica, interoperabilità e grado di maturità) fissati per la valutazione dei bisogni. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero tener conto altresì delle caratteristiche morfologiche delle regioni geograficamente isolate e delle distanze da percorrere per raggiungerle derogando, se necessario, al suddetto principio dell'efficienza in termini di costi.

  Il Consiglio precisa che spetta agli Stati membri decidere se diffondere o meno applicazioni e servizi ITS nel loro territorio. Tuttavia, ove siano diffusi applicazioni e servizi ITS, devono essere rispettate le specifiche adottate nel quadro della presente direttiva. Il Consiglio prevede inoltre che gli Stati membri si sforzino di cooperare rispetto ai suddetti settori prioritari se non sono state adottate specifiche.

- **Specifiche**

  La proposta della Commissione prevede l'applicazione della procedura di comitato (procedura di regolamentazione con controllo) per l'adozione di specifiche che definiscono dettagliate modalità e procedure per la diffusione degli ITS nell'UE. Inoltre, tali specifiche dovrebbero basarsi su taluni principi stabiliti all'allegato I e contenere almeno gli elementi essenziali di cui all'allegato II.

  Il Parlamento europeo ha inoltre specificato che la Commissione dovrebbe definire specifiche per la diffusione e l'utilizzo obbligatori del livello minimo delle applicazioni e dei servizi ITS in quattro settori (cfr. sezione sulle azioni prioritarie). In caso di lavori di costruzione o manutenzione nell'ambito della rete stradale transeuropea (TERN) cofinanziati dalla Comunità, la Commissione dovrebbe definire ulteriormente le specifiche per la diffusione e l'utilizzo necessari degli ITS oltre il livello minimo delle applicazioni e dei servizi ITS. Le specifiche dovrebbero fissare inoltre le condizioni alle quali gli Stati membri, d'intesa con la Commissione, possono imporre norme supplementari per la fornitura dei servizi in questione su tutto il loro territorio o su parte di esso. Anteriormente all'adozione delle specifiche, la Commissione dovrebbe effettuare una valutazione d'impatto, corredata di un'ampia analisi costi-benefici, delle misure di attuazione previste nella direttiva. Siffatta valutazione dovrebbe affrontare le questioni dei costi economici supplementari che dovrebbero essere assunti dagli attori economici e dei parametri relativi al ciclo economico degli ITS.

La posizione del Consiglio in prima lettura sviluppa l'idea del Parlamento europeo di attribuire priorità a talune applicazioni e taluni servizi ITS rispecchiati nelle azioni prioritarie. A tal fine, la Commissione si prefigge di adottare specifiche per le azioni prioritarie di cui sopra. Inoltre, al più tardi entro dodici mesi dalla data di adozione delle specifiche necessarie per un'azione prioritaria, 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. Inoltre, il Consiglio precisa che le specifiche potranno includere disposizioni funzionali, tecniche, organizzative ed in materia di servizi. Il Consiglio si adegua alla posizione del Parlamento europeo secondo cui gli Stati membri possono, previa notifica alla Commissione, stabilire norme supplementari per la fornitura di servizi ITS nel loro territorio. Il Consiglio prevede che le specifiche, ove opportuno, si fondino su norme e che la Commissione effettui sempre una valutazione d'impatto prima dell'adozione delle specifiche. Infine il Consiglio prevede che la Commissione possa adottare specifiche mediante la procedura degli atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato FUE. La facoltà di adottare specifiche in conformità con tale procedura avrà termine una volta trascorso un periodo di sette anni dall'entrata in vigore della direttiva. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono revocare in qualunque momento le deleghe della facoltà di adozione di specifiche. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono muovere obiezioni alle specifiche entro due mesi dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, detto termine può essere prorogato di due mesi.

- **Norme e misure non vincolanti**

  La proposta della Commissione e il Parlamento europeo non fanno riferimento a norme e a misure non vincolanti.

  La posizione del Consiglio in prima lettura si richiama a norme che possono essere sviluppate nei settori prioritari e nelle azioni prioritarie seguendo la procedura stabilita nella direttiva 98/34/CE. Tali norme dovrebbero prevedere interoperabilità, compatibilità e continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo delle applicazioni e dei servizi ITS. Inoltre, il Consiglio introduce un articolo sull'adozione da parte della Commissione di orientamenti e altre misure non vincolanti atte a facilitare la cooperazione degli Stati membri in relazione ai settori prioritari.

- **Protezione dei dati**

  La proposta della Commissione faceva un riferimento generale alla legislazione dell'Unione in vigore nel settore della protezione dei dati e della vita privata.

  Il Parlamento europeo ha precisato le disposizioni in materia di protezione dei dati e vita privata incoraggiando l'uso di dati anonimi nel quadro del funzionamento delle applicazioni e/o dei servizi ITS. I dati personali dovrebbero essere utilizzati esclusivamente nella misura in cui il loro trattamento è necessario per il funzionamento di un'applicazione e/o di un servizio ITS.

  La posizione del Consiglio in prima lettura tiene conto della posizione del Parlamento europeo nonché del parere del Garante europeo della protezione dei dati, rendendo più rigorose le disposizioni in materia di protezione dei dati e vita privata

- **Norme in materia di responsabilità**

  La proposta della Commissione non prevede disposizioni in materia di responsabilità.

  Il Parlamento europeo ritiene che gli aspetti relativi alla responsabilità siano un presupposto indispensabile affinché le applicazioni e i servizi ITS possano svilupparsi e diffondersi speditamente.

  La posizione del Consiglio in prima lettura tiene conto della posizione del Parlamento europeo e fa riferimento alla pertinente legislazione in vigore a livello di Unione e a livello nazionale.

- **Principi per le specifiche e la diffusione degli ITS**

  La proposta della Commissione ha stabilito taluni principi da rispettare nella selezione e diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS.

  Il Parlamento europeo ha rafforzato ed esteso i principi suddetti facendo riferimento alla tutela degli utenti della strada vulnerabili, ai servizi continui in tutta la Comunità e alle sue frontiere esterne, nonché all'intermodalità.

  La posizione del Consiglio in prima lettura, inspirandosi alla posizione del Parlamento europeo, ne sviluppa ulteriormente le relative disposizioni facendo riferimento alla proporzionalità, all'interoperabilità, alla retrocompatibilità e al rispetto delle infrastrutture nazionali e delle caratteristiche delle reti esistenti, alla parità di accesso, alla qualità della sincronizzazione e del posizionamento e alla coerenza.

3. Altri emendamenti adottati dal Parlamento europeo

Altri emendamenti non inclusi nella posizione in prima lettura del Consiglio riguardano:

– un riferimento ad applicazioni avanzate e a vari meccanismi comunitari per diversi modi di trasporto, come quello ferroviario (ERTMS e STI-ATTM), marittimo e per vie navigabili interne (LRITS, SafeSeaNet, VTMIS, RIS), aereo (SESAR) e su strada, ad esempio per il trasporto di bestiame (emendamento 2);

– un riferimento alle comunicazioni specializzate a breve raggio (DSRC) (emendamenti 5, 16 e 53);

– un richiamo nell'articolo su "Oggetto e ambito di applicazione" a viaggiatori, veicoli ed infrastrutture ed alla loro interazione nel settore dei trasporti stradali, compresi quelli urbani (emendamento 7);

– l'istituzione e la definizione di un livello minimo delle applicazioni e dei servizi ITS (emendamenti 12, 20 e 21);

– disposizioni supplementari in materia di omologazione delle apparecchiature e del software ITS relativi all'infrastruttura stradale (emendamenti 27, 28, 29, 30 e 31);

– un periodo di recepimento di 12 mesi dall'entrata in vigore della direttiva (emendamento 49);

– l'obbligo degli Stati membri di compilare una tavola di concordanza tra le disposizioni nazionali adottate e la direttiva (emendamento 49).

III. CONCLUSIONI

Nel definire la sua posizione in prima lettura, il Consiglio ha tenuto pienamente conto della proposta della Commissione e del parere in prima lettura del Parlamento europeo. Riguardo agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio rileva che un numero considerevole di emendamenti è già stato integrato - nello spirito, in parte o del tutto - nella sua posizione in prima lettura.