

Bruxelles, le 23 mai 2022
(OR. fr, en)

9114/22

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0419(COD)**

**TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	8883/22
N° doc. Cion:	15114/21 + ADD1
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 15 décembre 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil une proposition modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ("directive STI"), qui fait partie d'un ensemble de quatre initiatives visant à moderniser le système de transport de l'Union et à soutenir la transition vers une mobilité plus propre, plus verte et plus intelligente.

2. Les objectifs principaux de cette proposition, qui est fondée sur l'article 91 du TFUE, sont de: (a) prendre en compte le progrès technologique, tel que la mobilité connectée et automatisée ou les applications de mobilité à la demande, et (b) renforcer la disponibilité, la réutilisation et l'interopérabilité des données.
3. La proposition fait suite à l'évaluation de la directive en vigueur, réalisée en 2019, qui a mis en évidence les problèmes suivants: i) le manque d'interopérabilité et de continuité des applications; ii) le manque de concertation et de coopération effective entre les parties prenantes; et iii) la disponibilité insuffisante de données et la réticence à leur partage.
4. Pour combler ces lacunes, la Commission propose, entre autres, d'élargir le champ d'application de la directive et de rendre obligatoire, sur le réseau RTE-T¹, puis sur l'ensemble du réseau routier, la numérisation de certaines informations routières liées à la sécurité routière, à la circulation et aux déplacements multimodaux. En parallèle, le déploiement de certains services STI essentiels serait également rendu obligatoire.
5. La proposition fait partie d'un ensemble d'initiatives législatives visant à contribuer aux objectifs de décarbonation, de numérisation et de renforcement de la résilience des infrastructures de transport.
6. En ce qui concerne la numérisation, elle s'inscrit dans la stratégie européenne pour les données de février 2020², qui annonçait la création de neuf espaces européens communs des données dans des secteurs économiques stratégiques et des domaines d'intérêt public, parmi lesquels figure l'espace européen commun des données relatives à la mobilité. Dans ses conclusions du 22 octobre 2021³, le Conseil européen a demandé un avancement rapide dans la mise en œuvre des mesures nécessaires pour créer ces espaces de données sectoriels.

¹ Réseau transeuropéen de transport, pour lequel des lignes directrices ont été fixées par le Règlement (UE) n° 1315/2013. La révision de ce règlement représente l'initiative principale du "paquet mobilité efficace et verte".

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. La révision de la directive STI, en tant qu'élément de cet espace européen commun des données, contribue à l'alimentation des systèmes avancés d'assistance aux conducteurs, tels que les nouveaux systèmes de véhicule au sens du règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale⁴. En outre, la proposition complète celle pour un nouveau règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs du 14 juillet 2021 ("règlement AFIR")⁵ en ce qui concerne les données relatives aux points de recharge et de ravitaillement. Le règlement AFIR permettra l'établissement de spécifications plus détaillées par rapport à celles adoptées en vertu de la directive, qui se concentreraient sur les modalités techniques.

II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

8. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond pour la proposition, et M^{me} Rovana Plumb (RO, S&D) en a été nommée rapporteur. Le Parlement européen devrait adopter sa position en session plénière vers octobre 2022.
9. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition susmentionnée le 23 mars 2022, tandis que le Comité européen des régions a renoncé à rendre son avis.

III. ÉTAT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

10. Le groupe de travail "Transports – Questions intermodales et réseaux" a commencé ses travaux sur la proposition le 10 janvier 2022, et les a poursuivis les 17 et 24 janvier, les 2 et 16 février, les 7, 14 et 28 mars, les 4, 11 et 28 avril, et les 5 et 11 mai 2022. L'analyse d'impact réalisée par la Commission a été examinée en groupe le 17 janvier 2022. Plusieurs délégations ont exprimé leurs doutes concernant la proportionnalité de la démarche envisagée par la Commission et concernant certaines estimations des coûts en découlant. Les délégations ayant émis une réserve d'examen parlementaire (DK, PL, SK, SE), l'ont levée entretemps. Plusieurs délégations maintiennent une réserve générale d'examen.

⁴ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. De manière générale, les délégations ont salué la proposition et souhaitent que le déploiement d'applications et de services dans le cadre de la directive STI soit davantage développé et renforcé au moyen d'une meilleure coopération et coordination. Les points principaux de discussion ont concerné : la nouvelle obligation de rendre certaines données disponibles au format numérique lisible en machine ; le processus décisionnel pour déterminer les types de données dont la fourniture serait obligatoire ainsi que la couverture géographique et le calendrier associés ; la description des éléments à intégrer dans les spécifications au niveau de l'Union ; l'habilitation de la Commission à adopter des mesures provisoires dans des situations d'urgence ; les règles relatives à la protection des données personnelles et à la vie privée ; les principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI ; et le délai de transposition de la directive.
12. Sur la base des discussions, des clarifications par la Commission et des commentaires écrits des délégations, la Présidence a développé un projet de compromis en vue d'une orientation générale au Conseil "Transports, télécommunications et énergie" (transports) du 2 juin 2022. Les principaux changements apportés au texte par rapport à la proposition initiale de la Commission sont les suivants:

Disponibilité des données et déploiement des services STI obligatoires (article 1, paragraphe 2 bis, article 6 bis, article 7⁶; annexes III et IV)

13. Le compromis accepte le principe que les États membres doivent veiller à ce que la disponibilité de certains types de données, dans un format numérique lisible par machine, et que le déploiement de certains services STI soient assurés (article 1, paragraphe 2 bis, article 6 bis, annexes III et IV).

⁶ Les références aux articles sont numérotées selon la directive amendée par les dispositions de la proposition.

14. Cependant, étant donné les impacts potentiellement élevés sur les ressources nationales, les délégations ont fortement insisté pour un meilleur contrôle et une plus grande implication des États membres dans le processus décisionnel, aussi bien pour l'établissement du champ initial des obligations que pour son évolution dans le temps. De ce fait, le texte de compromis de la Présidence fixe, dans la directive, les types de données ainsi que les services couverts par l'obligation de disponibilité et de déploiement. Les listes des données et services concernés seront susceptibles d'amendements par voie d'acte délégué (article 1, paragraphe 2 *bis*, article 7, annexes III et IV). En même temps, le texte de compromis renvoie à des actes d'exécution le soin de définir le champ géographique (réseaux à couvrir) et le calendrier de mise en œuvre (article 6 *bis*, considérant 12 *bis*). Le texte renforce aussi l'encadrement des délégations de pouvoir conférées à la Commission pour l'adoption de ces actes délégués et d'exécution (article 6 *bis*, paragraphe 3, et article 7). Il préserve ainsi l'ambition de rendre obligatoire la disponibilité de certains types de données et la possibilité de mettre à jour cette liste par acte délégué, tout en renforçant l'implication des États membres pour les aspects relatifs à la mise en œuvre de cette ambition, c'est-à-dire la définition de la couverture géographique et du calendrier.
15. Par ailleurs, le compromis précise que l'obligation de rendre disponibles certaines données dans un format numérique lisible par machine se réfère uniquement à des données pour lesquelles l'information sous-jacente correspondante existe déjà quel que soit son format de présentation.
16. La grande majorité des délégations a trouvé le compromis suffisamment équilibré s'agissant de cette structure décisionnelle. Certaines délégations ont toutefois exprimé des doutes, s'interrogeant sur l'enceinte optimale pour décider des champs et délais, tout en soulignant l'importance de ne pas réduire l'ambition pour l'avancement des services STI.

17. En ce qui concerne les types de données concernés, le texte de compromis en élargit la liste (annexe III) en ajoutant certains types de données mentionnées dans le règlement délégué récemment adopté sur les spécifications de services d'informations en temps réel sur la circulation⁷. Concernant la présentation des types de données et services dans les annexes III et IV, le texte de compromis se base sur la proposition de la Commission, mais évite, en raison de la hiérarchie des normes et dans la mesure où cela n'est pas strictement nécessaire, de faire une référence directe aux actes délégués dans lesquels se trouvent davantage de détails.

Définitions (article 4)

18. Le texte de compromis apporte des ajustements mineurs à quelques définitions ("service STI", "systèmes de transport intelligents coopératifs", "accessibilité des données").

Programme de travail (article 4 bis)

19. Étant donné la place importante accordée à l'adoption et au contenu du programme de travail dans la proposition (article 17, paragraphe 5) et à la séquence chronologique des différentes activités, le texte de compromis place cet outil de planning pluriannuel au début des règles encadrant le déploiement des applications et services STI (nouvel article 4 bis) et souligne les liens forts entre cet outil et le développement des spécifications au niveau de l'Union.

⁷ JO L 122 du 25.4.2022, p. 1.

Application des spécifications et coopération entre États membres (article 5)

20. Le compromis reprend largement les dispositions de la proposition qui visent à renforcer la coopération des États membres dans le déploiement des applications et services STI, y compris sur les aspects opérationnels (article 5). Le texte de compromis clarifie certains de ces éléments.

Spécifications par acte délégué (article 6)

21. Le compromis intègre aussi les modifications que la proposition apporte au contenu des spécifications (article 6). Il ajoute qu'il est nécessaire d'établir des paramètres pour évaluer la qualité des données et que les États membres peuvent désigner un ou plusieurs organismes pour faire évaluer le respect des exigences (paragraphe 6 et considérant 18). Il établit également que chacun des actes délégués devra porter sur un domaine prioritaire distinct.

Mesures provisoires (article 7 bis)

22. L'habilitation de la Commission à adopter des actes d'exécution immédiatement applicables en cas de situation d'urgence qui est mentionnée dans la proposition (article 7 bis et considérant 14) a suscité des doutes parmi les délégations. Tout en maintenant le principe, le texte de compromis développe et encadre davantage ces dispositions, en mettant l'accent sur la procédure, les conditions à réunir et la communication entre la Commission et les États membres. Sans remettre en question le compromis dans son ensemble, les doutes parmi certaines délégations sur la nécessité de cette habilitation n'ont pas pu être levés entièrement.

Protection des données personnelles (article 10)

23. Dans le texte de compromis, l'article relatif à la protection des données personnelles (article 10) est complété par une disposition sur l'objectif du traitement des données à caractère personnel au titre de la directive (article 10, paragraphe 1). En outre, cet article est complété par une référence à l'étude d'impact à effectuer lors de la préparation d'un acte délégué qui conduirait au traitement de telles données (paragraphe 2), et par une référence à la technique de pseudonymisation (paragraphe 3; voir aussi considérant 15).

Rapports (article 17) et dispositions finales

24. L'article sur les rapports des États membres et de la Commission (article 17) est maintenu par le compromis. Néanmoins, la date du premier rapport des États membres (article 17, paragraphe 1) a été reportée à 18 mois après l'entrée en vigueur (en ligne avec le délai de transposition), le pouvoir de la Commission d'établir des indicateurs de performance a été modifié et soumis à une procédure d'examen (article 17, paragraphe 2), et l'objectif de simplification en matière de rapportage est souligné (article 17, paragraphe 3, et considérant 22 *bis*). Une délégation aurait préféré une coïncidence temporelle du rapportage des États membres avec le programme de travail tous les cinq ans.

Annexe I

25. L'annexe I de la proposition décrit les éléments à couvrir par les spécifications en ce qui concerne les domaines prioritaires d'action au niveau de l'Union. Les modifications que le compromis apporte à cette annexe se limitent à quelques précisions.

Annexe II

26. À l'annexe II, qui dresse la liste des principes applicables aux spécifications et au déploiement des STI, le texte de compromis est principalement en accord avec les amendements proposés par la Commission (concernant les points f), h), j) et m)). Il apporte quelques clarifications concernant les points h) "promouvoir l'égalité d'accès", j) "apporter la qualité de la datation et du positionnement", et m) "garantir la transparence et la confiance", et modifie le point l) "respecter la cohérence" pour rappeler, parmi les normes de l'Union à respecter, le principe de neutralité technologique tel qu'encadré par directive (UE) 2018/1972 établissant le code des communications électroniques européen, auquel fait référence également le considérant 8 *bis* modifié. La question de l'opportunité d'ajouter une référence au principe de "neutralité technologique" a prêté à controverse au sein du groupe de travail. Le texte de compromis essaie de trouver un équilibre en se basant sur la proposition, mais en mettant explicitement en exergue l'importance, lors de l'élaboration des spécifications, de ce principe tel qu'encadré par le code des communications électroniques européen.
27. Lors de la réunion du Comité des représentants permanents du 18 mai 2022, les États membres ont confirmé leur soutien au texte de compromis de la Présidence. Suite à la demande d'un grand nombre de délégations, qui ont évoqué les difficultés administratives liées à la transposition des dispositions de la directive au niveau national, le délai prévu à cet effet a été prolongé à 24 mois (article 2 de la proposition modifiant la directive STI). Le Comité a également pris en compte une proposition de modification à la description du principe de la "compatibilité ascendante" (point f) de l'annexe II), pour souligner le besoin de justification de son application lors de l'élaboration des spécifications pour STI ; deux délégations n'étaient pas favorables à ce changement. Le compromis figurant à l'annexe du présent rapport prend en compte ces ajustements.

28. Plusieurs délégations ont exprimé leur inquiétude quant aux choix, qui seront à opérer ultérieurement, sur les champs géographiques et dates de mise à disposition de certaines données et services. Ces doutes sont liés aux investissements nécessaires, à la proportionnalité au regard de la densité de circulation sur certaines sections routières, à la coordination administrative et la fiabilité de certaines données.

29. À ce stade de la procédure, le représentant de la Commission maintient une réserve d'ordre procédural sur toutes les modifications apportées à sa proposition. Le représentant de la Commission a, en particulier, insisté sur la structure initiale de la proposition qui fixe des dates et champs géographiques pour la mise à disposition de certains types de données et le déploiement de certains services, avec la possibilité d'y apporter des modifications par acte délégué.

IV. CONCLUSION

30. Au vu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une orientation générale sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, se basant sur le compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

Modifications de la directive STI

[...]

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa *communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente*⁸, la Commission considère le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) comme une action clé pour parvenir à une mobilité multimodale, connectée et automatisée et, partant, contribuer à la transformation du système de transport européen en vue d'atteindre l'objectif d'une mobilité efficace, sûre, durable, intelligente et résiliente. Cette initiative complète les actions annoncées dans le cadre de l'initiative phare sur l'écologisation du transport de marchandises afin de favoriser la logistique multimodale. La stratégie a également annoncé, pour 2022, une révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux afin d'y inclure l'accessibilité obligatoire d'ensembles de données dynamiques, ainsi qu'une évaluation de la nécessité d'une action réglementaire concernant les droits et obligations des fournisseurs de services numériques multimodaux, et une initiative en matière de billetterie, y compris la billetterie ferroviaire.
- (2) La stratégie de mobilité durable et intelligente a confirmé l'ambition de se rapprocher de l'objectif "zéro décès" pour tous les modes de transport dans l'Union d'ici à 2050. Plusieurs actions relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil⁹ contribuent à la sécurité des usagers de la route, à savoir notamment eCall, les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et les aires de stationnement sûres et sécurisées¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

¹⁰ Certifiées conformément au règlement délégué (UE) .../... de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières [C(2022) 2055 (final)].

- (3) Le pacte vert pour l'Europe¹¹ souligne le rôle croissant de la mobilité multimodale automatisée et connectée, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation, ainsi que l'objectif consistant à soutenir de nouveaux services de transport et de mobilité durables susceptibles de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain.
- (4) La nécessité croissante de mieux utiliser les données pour rendre les chaînes de transport plus durables, plus efficaces et plus résilientes appelle à une meilleure coordination du cadre STI avec d'autres initiatives visant à harmoniser et à faciliter le partage des données dans les secteurs de la mobilité, des transports et de la logistique, dans une perspective multimodale¹².
- (5) Compte tenu de la nécessité de numériser le transport routier, d'accroître la sécurité routière et de réduire les embouteillages, le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents sur les routes devraient être davantage développés sur le réseau transeuropéen de transport.
- (6) Dans de nombreux États membres, des applications nationales de ces systèmes et services sont déjà déployées dans le secteur du transport routier. Toutefois, malgré des améliorations depuis l'adoption de la directive en 2010, l'évaluation de la directive 2010/40/UE¹³ a révélé des lacunes persistantes qui se sont traduites par un déploiement fragmenté et non coordonné, ainsi que par un manque de continuité géographique des services STI sur l'ensemble du territoire de l'Union et à ses frontières extérieures.

¹¹ Communication de la Commission intitulée "Le pacte vert pour l'Europe" [COM(2019) 640 final].

¹² Telles que l'espace européen commun des données relatives à la mobilité et ses composantes, le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33), et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_fr.

- (7) Dans le cadre de la mise en œuvre des règlements délégués de la Commission¹⁴ complétant la directive 2010/40/UE, les États membres ont mis en place des points d'accès nationaux¹⁵ (PAN). Les PAN organisent l'accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, à l'échelle de l'UE, de services STI interopérables d'informations sur les déplacements et la circulation. Ces PAN constituent une composante importante de l'espace européen commun des données relatives à la mobilité prévu dans le cadre de la stratégie européenne pour les données¹⁶, et il convient de faire appel à eux en particulier en ce qui concerne l'accessibilité des données.
- (8) Afin d'assurer un déploiement coordonné et effectif des STI dans l'ensemble de l'Union, il convient d'établir des spécifications supplémentaires aux spécifications déjà adoptées, comprenant, le cas échéant, des normes, qui définissent des dispositions et des procédures plus précises. Avant d'adopter des spécifications supplémentaires ou révisées, la Commission devrait évaluer leur conformité avec certains principes définis à l'annexe II. Dans un premier temps, la priorité devrait être donnée aux quatre domaines principaux de développement et de déploiement des STI. Au cours des étapes ultérieures de la mise en œuvre des STI, les infrastructures STI existantes déployées par un État membre donné devraient être prises en compte du point de vue du progrès technologique et des efforts financiers consentis.

¹⁴ Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive "STI") en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1);
règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6);
règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21);
et règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_fr.

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8 bis) Il convient, notamment pour les STI-C, de veiller à ce que les exigences applicables aux STI n'imposent pas l'utilisation d'un type particulier de technologie et n'établissent pas de discrimination en sa faveur, conformément au principe de neutralité technologique énoncé dans la directive (UE) 2018/1972¹⁷. Si des technologies STI-C complémentaires, fiables et testées en conditions réelles peuvent être utilisées, des applications coexistantes devraient être mises en place.
- (9) Les spécifications devraient prendre en compte et exploiter l'expérience et les résultats déjà obtenus dans le domaine des STI, des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée, notamment dans le cadre de la plateforme STI-C¹⁸, de la plateforme pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée¹⁹, du Forum européen pour la mobilité multimodale des passagers²⁰ et de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall²¹.
- (10) Les spécifications devraient favoriser l'innovation. La disponibilité accrue des données devrait, par exemple, conduire au développement de nouveaux services STI, et inversement, les innovations devraient servir de base pour déterminer les besoins en matière de spécifications futures. Il convient de tester les nouvelles technologies, en particulier les STI-C, dans des conditions réelles de circulation routière en tant que service fiable avant leur déploiement. Le partenariat européen pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée établi dans le cadre d'Horizon Europe devrait soutenir le développement et la mise à l'essai de la prochaine vague de services STI-C, et contribuer ainsi à l'intégration de véhicules hautement automatisés dans de nouveaux services de mobilité multimodale.

¹⁷ Directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 établissant le code des communications électroniques européen (JO L 321 du 17.12.2018, p. 36).

¹⁸ Code E03188 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

¹⁹ Code E03657 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

²⁰ Code E03826 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

²¹ Code E02481 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

- (11) Les STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris les panneaux de signalisation. Les services STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications "point-à-multipoint" ou "point-à-point". Cela signifie que toutes les stations STI-C devraient échanger des messages entre elles en toute sécurité, et que cet échange de messages ne devrait pas se limiter à des stations prédéfinies. Pour la plupart des services STI-C, il est nécessaire de pouvoir garantir l'authenticité et l'intégrité des messages STI-C contenant des informations telles que la position, la vitesse, et le cap. Dès lors, il convient d'établir un modèle de confiance européen commun pour les STI-C afin d'établir une relation de confiance entre toutes les stations STI-C, indépendamment des technologies de communication utilisées. Ce modèle de confiance devrait être mis en œuvre par l'adoption d'une politique d'utilisation d'une infrastructure à clés publiques (PKI). Le niveau le plus élevé de cette PKI devrait être la liste de confiance européenne des certificats, qui contient des entrées provenant de toutes les autorités de certification racine de confiance en Europe. Pour garantir le bon fonctionnement de ce modèle de confiance pour les STI-C, certaines tâches devraient être accomplies au niveau central. La Commission devrait veiller à ce que ces tâches essentielles soient accomplies, notamment en ce qui concerne les rôles i) de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C dans la gestion de la politique de certification et de l'autorisation de l'infrastructure à clés publiques, ii) du gestionnaire de la liste de confiance dans la création et la mise à jour de la liste de confiance européenne des certificats (ECTL) et, pour les activités régulières, dans la communication de rapports à l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C en ce qui concerne l'exploitation globalement sûre du modèle de confiance pour les STI-C, et iii) du point de contact STI-C dans le traitement de toutes les communications avec les gestionnaires de l'autorité de certification racine et la publication du certificat de clé publique du gestionnaire de la liste de confiance et de l'ECTL. À l'heure actuelle, la Commission assure également le rôle d'une autorité européenne de certification racine, qu'elle peut continuer à jouer le cas échéant, par exemple pour soutenir les plans de migration si une autre autorité de certification racine est compromise.

(12) La plupart des actions menées au titre de la directive 2010/40/UE, à l'exception du service eCall, se sont concentrées sur l'adoption de spécifications visant à garantir l'interopérabilité et l'accessibilité des données déjà disponibles dans un format numérique lisible par machine, ainsi que sur le déploiement de services STI, mais n'imposaient aucune obligation aux parties prenantes concernées en ce qui concerne la mise à disposition de ces données dans ce format ou le déploiement de services spécifiques. L'utilisation d'un certain nombre de services STI s'est généralisée: par exemple, la détection d'incidents à l'appui de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière, ou des données relevant d'autres domaines prioritaires recensés dans la présente directive, par exemple des réglementations routières, à l'appui de services importants tels que les limitations de vitesse de véhicules équipés d'une adaptation intelligente de la vitesse au sens du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil²². La fourniture obligatoire de certains services STI et de certaines données dans un format lisible par machine est jugée nécessaire pour garantir à la fois la disponibilité continue de ces données et la fourniture continue de ces services dans l'ensemble de l'Union. Cela implique que les informations de fond devant figurer dans les données lisibles par machine existent déjà, quel que soit leur format ou leur support de présentation. Les types de données et les services dont la fourniture devrait être rendue obligatoire en vertu de la présente directive devraient être définis sur la base des spécifications adoptées par la Commission par voie d'actes délégués complétant la directive 2010/40/UE, en particulier les règlements délégués (UE) 2022/670²³, (UE) n° 885/2013, (UE) n° 886/2013 et (UE) 2017/1926 de la Commission, et correspondre aux types de données et services qui y sont définis.

(12 bis) Dans un souci de continuité, il sera nécessaire que les types de données et les services dont la fourniture devrait être rendue obligatoire en vertu de la présente directive soient disponibles dans une zone géographique concrète. Pour déterminer ce champ d'application, il

²² Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (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 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

²³ Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).

convient de suivre une approche progressive et proportionnée, fondée sur l'expérience et les résultats déjà obtenus et en cours d'obtention au fur et à mesure de l'extension.

- (13) L'étude de 2020 intitulée "Mapping accessible transport for persons with reduced mobility"²⁴ (Cartographie des transports accessibles pour les personnes à mobilité réduite) montre que l'absence de données suffisantes concernant les caractéristiques d'accessibilité empêche actuellement une planification fiable des trajets lorsque des aspects liés à l'accessibilité sont utilisés comme variables de recherche. Pour améliorer encore l'accessibilité du système de transport et faciliter les déplacements des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, les services numériques de mobilité multimodale sont dépendants de la disponibilité de données sur les nœuds d'accès et leurs caractéristiques d'accessibilité.
- (14) L'intégration accrue des STI et des systèmes avancés d'aide à la conduite, ou des systèmes de véhicules et d'infrastructures en général, signifie que ces systèmes s'appuieront de plus en plus sur les informations qu'ils se communiquent mutuellement. Cela vaut particulièrement pour les STI-C. Cette dépendance s'accroîtra à mesure que le niveau d'automatisation augmente. Ces niveaux d'automatisation plus élevés devraient exploiter la communication entre les véhicules et les infrastructures pour orchestrer les manœuvres et fluidifier les flux de circulation, ce qui contribuera également à rendre les transports plus durables. Compromettre l'intégrité des services STI pourrait donc avoir de graves répercussions sur la sécurité routière, par exemple lorsqu'une information délibérément fautive concernant un danger provoque des manœuvres de véhicules qui font courir un risque aux usagers de la route, et pourrait avoir un effet d'entraînement sur le système de transport de l'Union. Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission dans les situations où l'intégrité des services STI est compromise et d'intervenir de toute urgence, au niveau de l'Union, pour garantir un fonctionnement sûr et adéquat du système de transport de l'Union ou la sécurité routière, de manière à adopter des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de la situation en question. Ces mesures devraient être prises le plus rapidement possible et être immédiatement applicables. Néanmoins, lors de l'élaboration de ces contre-mesures, la Commission devrait tout mettre en œuvre pour consulter les experts des États membres. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁵. Compte tenu de la nécessité

²⁴ <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

d'assurer la continuité du transport, il convient d'appliquer la prolongation de la validité de ces mesures au-delà de six mois en faisant usage de la possibilité prévue à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 182/2011. Ces contre-mesures devraient prendre fin dès qu'une autre solution est mise en œuvre ou que la situation d'urgence a été résolue.

- (15) Tout traitement de données à caractère personnel réalisé au titre de la présente directive, tel que le traitement de données de localisation lorsqu'il permet d'identifier une personne, directement ou indirectement, devrait être effectué conformément au droit de l'Union sur la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, défini notamment par le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil²⁶ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil²⁷. Conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2016/679, la présente directive devrait préciser les finalités pour lesquelles des données à caractère personnel peuvent être traitées en vertu de la présente directive.

Lorsqu'elles requièrent le traitement de données à caractère personnel, les spécifications à élaborer en vertu de la présente directive devraient prévoir des garanties adéquates et appropriées en matière de protection des données à caractère personnel, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, y compris en ce qui concerne la durée maximale de conservation des données, l'anonymisation ou la pseudonymisation des données. En particulier, sans préjudice de toute exigence spécifique prévue par le droit de l'Union en ce qui concerne l'utilisation de données anonymes ou pseudonymisées, chaque fois qu'il est possible d'atteindre de la même manière les objectifs poursuivis, il convient d'encourager l'anonymisation ou la pseudonymisation en tant que techniques de renforcement de la vie privée des personnes, conformément au principe de protection des données dès la conception. En outre, il convient de prévoir des garanties, en particulier contre l'utilisation abusive, y compris les accès non autorisés, les modifications ou les pertes, dans ces spécifications ou dans le droit national, selon le cas, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE.

- (17) La directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité générale des produits²⁸ s'applique aux produits pour lesquels la législation sectorielle ne prévoit pas de dispositions plus spécifiques poursuivant les mêmes objectifs de sécurité, ainsi que lorsque les

²⁶ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

²⁷ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

²⁸ Directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits (JO L 11 du 15.1.2002, p. 4).

exigences de sécurité imposées par une législation sectorielle ne couvrent pas les aspects et les risques ou la catégorie de risques couverts par ladite directive (le "filet de sécurité").

- (18) Lorsqu'il est nécessaire de procéder à une évaluation de la conformité, les spécifications devraient comporter des dispositions détaillées définissant la procédure qui régit l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants. En ce qui concerne certains services STI, et en particulier les services STI-C, le respect continu de certaines exigences et l'interopérabilité sont essentiels pour garantir la sécurité et le bon fonctionnement du système. Par conséquent, le cas échéant, les spécifications fixant les exigences applicables aux produits devraient également établir des procédures relatives à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde. Ces dispositions devraient être fondées sur la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil²⁹, notamment en ce qui concerne les modules des différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil³⁰ établit un cadre pour la réception par type et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs pièces ou équipements connexes, et les règlements (UE) n° 167/2013³¹ et (UE) n° 168/2013³² du Parlement européen et du Conseil établissent des règles relatives à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et de leurs pièces ou équipements connexes. En conséquence, il serait redondant de prévoir l'évaluation de la conformité des équipements et des applications relevant du champ d'application de ces actes législatifs. Toutefois, ces actes législatifs relatifs à la réception des véhicules s'appliquent aux équipements liés aux STI installés dans les véhicules, mais pas aux équipements et logiciels STI externes des infrastructures routières, lesquels devraient relever du champ

²⁹ Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

³⁰ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

³¹ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

³² Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

d'application de la présente directive. Dans ce dernier cas, les spécifications pourraient prévoir des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Ces procédures devraient être limitées à ce qui serait nécessaire dans chaque cas distinct et viser, le cas échéant, une approche systématique des règles relatives à la désignation des organismes d'évaluation de la conformité et des procédures applicables, en particulier en ce qui concerne les applications et services transfrontières.

- (19) Lorsque le déploiement et l'utilisation des équipements et logiciels STI font intervenir des systèmes d'intelligence artificielle, il convient de tenir compte des dispositions pertinentes de la future législation sur l'intelligence artificielle³³.
- (20) En ce qui concerne les applications et services STI pour lesquels des services de datation et de positionnement précis et garantis sont nécessaires, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute autre technologie offrant un niveau de précision équivalent. Les synergies entre les secteurs du transport et de l'espace de l'Union devraient être exploitées pour favoriser une utilisation plus large des nouvelles technologies, qui répondent à un besoin de services de datation et de positionnement précis et garantis. Le programme spatial de l'Union établi en vertu du règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil³⁴ fournit des données, des informations et des services spatiaux de haute qualité, actualisés et sûrs par l'intermédiaire de Galileo, du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et des systèmes Copernicus.
- (21) La fourniture de services de datation et de positionnement sûrs et fiables est un élément essentiel pour le fonctionnement efficace des applications et services STI. Par conséquent, il convient de veiller à la compatibilité de ces services avec le mécanisme d'authentification prévu par le programme Galileo, afin de se prémunir contre les attaques par brouillage des systèmes globaux de navigation par satellite (GNSS).

³³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union [COM(2021) 206 final].

³⁴ Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69).

- (22) Les États membres et les autres parties prenantes, parmi lesquelles d'autres groupes d'experts et comités de la Commission traitant des aspects numériques des transports, devraient être consultés lors de l'élaboration des programmes de travail adoptés par la Commission en vertu de la directive 2010/40/UE.
- (22 *bis*) Les règles relatives à l'établissement de rapports devraient être simplifiées et permettre plus facilement une analyse comparative. Par conséquent, il convient de remplacer les diverses obligations existantes en matière de communication d'informations par l'établissement d'un rapport par État membre tous les trois ans, portant sur la mise en œuvre de la directive et de tous les actes délégués et d'exécution, et d'établir un modèle commun comprenant certains indicateurs clés de performance. Sur la base de l'expérience acquise dans l'utilisation d'indicateurs clés de performance volontaires dans les rapports, la Commission devrait être en mesure de sélectionner certains de ces indicateurs à inclure dans le modèle harmonisé.
- (23) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption et la mise à jour des programmes de travail, la définition de la couverture géographique et des délais respectifs pour le déploiement, par les États membres, des types de données et des services STI obligatoires, ainsi que l'adoption du modèle des rapports à établir par les États membres. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³⁵.
- (24) Afin de réaliser les objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier la liste des types de données dont les États membres doivent garantir la disponibilité et pour modifier la liste des services STI dont les États membres doivent assurer le déploiement, pour une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts et avec les parties prenantes, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord

³⁵ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016³⁶. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (25) Afin de garantir une approche coordonnée, la Commission devrait veiller à assurer la cohérence entre les activités du comité institué par la présente directive et celles des comités institués par les règlements (UE) n° 165/2014³⁷, (UE) 2019/1239³⁸, (UE) 2020/1056³⁹ et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que par les directives 2007/2/CE⁴⁰ et la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil⁴¹.
- (26) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer le déploiement coordonné et cohérent de systèmes de transport intelligents interopérables dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et/ou le secteur privé, mais peut par contre, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (27) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs⁴², les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un

³⁶ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne "Mieux légiférer" (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

³⁷ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

³⁸ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

³⁹ Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33).

⁴⁰ Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

⁴¹ Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

⁴² JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

- (28) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil⁴³ et a rendu un avis le 2 mars 2022,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2010/40/UE

La directive 2010/40/UE est modifiée comme suit:

- 1) à l'article 1^{er}, le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

"2 *bis*. La présente directive prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, comme précisé aux annexes III et IV.";

- 2) à l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Aux fins de la présente directive, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- a) I. Services STI d'informations et de mobilité;
- b) II. Services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;
- c) III. Services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;
- d) IV. Services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.";

⁴³ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

3) l'article 4 est modifié comme suit:

-a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. "service STI", la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;"

a) le paragraphe 18 est remplacé par le texte suivant:

"18. "norme", une norme au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil*;

* Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).";

b) les paragraphes 19 à 24 suivants sont ajoutés:

"19. "systèmes de transport intelligents coopératifs" ou "STI-C", des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de se coordonner en échangeant des messages sécurisés et fiables sans se connaître au préalable;

20. "service STI-C", un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C;

21. "disponibilité des données", l'existence de données dans un format numérique lisible par machine;

22. "point d'accès national (PAN)", une interface numérique mise en place par un État membre qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications adoptées en application de l'article 6;

23. "accessibilité des données", la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;

24. "service numérique de mobilité multimodale", un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets.";

3 bis) l'article suivant est inséré:

"Article 4 bis

Programme de travail⁴⁴

1. Au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 12 mois], la Commission adopte, après consultation des parties prenantes concernées et au moyen d'un acte d'exécution, un programme de travail. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4. Le programme de travail comprend au moins les éléments suivants:

a) des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année, indiquant les tâches pour lesquelles des spécifications devraient être élaborées, conformément à l'article 6;

b) les types de données et les services STI pour lesquels la Commission est susceptible d'adopter des actes délégués en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 2.

⁴⁴ Le texte reprend en partie l'article 17, paragraphe 5, de la proposition.

2. Avant chaque prorogation de cinq ans du pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12, paragraphe 2, la Commission publie, au moyen d'actes d'exécution, un nouveau programme de travail, comprenant au moins les éléments visés au paragraphe 1, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.

4) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

"Article 5

Application des spécifications au déploiement des STI

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les spécifications adoptées par la Commission conformément à l'article 6 s'appliquent aux applications et services STI, lorsqu'ils sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II. Cela s'entend sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire. Ce droit s'entend sans préjudice de l'article 6 *bis*.

2. Le cas échéant, les États membres coopèrent dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.

3. Les États membres coopèrent également avec les parties prenantes, par exemple au moyen de projets de coordination soutenus par l'UE et si nécessaire, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'UE, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des PAN, les conditions communes d'échange de données, ainsi que les activités communes de formation et de communication. En ce qui concerne les exigences applicables aux fournisseurs de données, aux utilisateurs de données et aux prestataires de services STI énoncées dans les spécifications, les États membres coopèrent également, le cas échéant, au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences et en vue de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect.";

5) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Sans préjudice des procédures prévues par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil*, les spécifications fixent, le cas échéant, les conditions dans lesquelles les États membres peuvent, après l'avoir notifié à la Commission, établir des règles supplémentaires pour la fourniture de services STI sur une partie ou l'ensemble de leur territoire, pour autant que ces règles ne fassent pas obstacle à l'interopérabilité.";

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Les spécifications reposent, le cas échéant, sur toute norme visée à l'article 8.

Les spécifications comprennent des règles pour la définition de paramètres liés à la qualité et à l'aptitude à l'emploi. Le cas échéant et en particulier lorsque l'intérêt de la sécurité et de l'interopérabilité le justifie, les spécifications comprennent des règles relatives à l'évaluation de la conformité et à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde, conformément à la décision n° 768/2008/CE.

Les États membres peuvent désigner un ou plusieurs organismes compétents pour procéder à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications, sous réserve des règles spécifiques d'évaluation qui pourraient y être fixées.

Les spécifications sont conformes aux principes énoncés à l'annexe II.";

c) le paragraphe 8 suivant est inséré:

"8. La Commission adopte les spécifications visées au présent article au moyen d'actes délégués, conformément à l'article 12. Un acte délégué distinct ne couvre pas plus d'un domaine prioritaire et est adopté pour chaque action prioritaire."⁴⁵

* Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).";

6) l'article suivant est inséré:

"Article 6 bis

Disponibilité des données et déploiement des services STI

1. Les États membres veillent à ce que, pour chaque type de données figurant à l'annexe III, lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, des données soient disponibles pour la couverture géographique relative à ce type de données le plus tôt possible et au plus tard à la date correspondante fixée dans les actes d'exécution visés au paragraphe 3.

Les États membres garantissent l'accessibilité de ces données sur les PAN au plus tard à la même date.

2. Les États membres veillent à ce que les services STI spécifiés à l'annexe IV soient déployés pour la couverture géographique et au plus tard à la date correspondante fixée dans les actes d'exécution visés au paragraphe 3.

⁴⁵ Remarque: ce paragraphe 8 reprend en partie le contenu de l'article 7, paragraphes 1 et 2 de la directive actuelle.

3. La Commission précise, au moyen d'actes d'exécution adoptés conformément à l'article 15, paragraphe 4:

a) la couverture géographique relative aux types de données énumérés à l'annexe III et les délais de mise en œuvre;

b) la couverture géographique relative aux services STI énumérés à l'annexe IV et les délais de mise en œuvre.

Lorsqu'elle adopte de tels actes d'exécution, la Commission tient compte du risque d'interférence avec les données à caractère personnel ainsi que des coûts et des ressources humaines nécessaires pour mettre à disposition les données pertinentes et déployer les services concernés à un niveau de qualité suffisant afin de garantir que ces coûts et ressources, en particulier ceux supportés par les autorités publiques, sont réduits au minimum.

La Commission examine également les coûts et la charge administrative pour les opérateurs privés qui peuvent être tenus de fournir les données et les services. Lorsque l'ajout de types de données ou de services aux annexes III et IV a fait l'objet d'une analyse coûts-avantages et d'une analyse d'impact conformément à l'article 7, paragraphe 1 ou paragraphe 2, la Commission peut également utiliser les résultats de ces analyses pour ses considérations.";

7) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

"Article 7

Modifications des annexes III et IV

"1.⁴⁶ À la suite d'une analyse coûts-avantages et d'une analyse d'impact fondées sur des consultations appropriées, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12, compte tenu de l'évolution du marché et des technologies dans l'ensemble de l'Union, afin de modifier la liste des types de données figurant à l'annexe III:

- a) en ajoutant ou en modifiant des types de données qui sont intrinsèquement liés aux domaines prioritaires énoncés à l'annexe I et qui sont énumérés dans les spécifications établies conformément à l'article 6, paragraphe 8, lorsque la disponibilité de ces types de données apporte, selon l'analyse coûts-avantages et l'analyse d'impact, des améliorations et des avantages importants et clairement justifiés en matière de durabilité des transports, de sûreté et de sécurité des transports ou d'efficacité et de gestion des transports, ou
- b) en supprimant des types de données figurant à l'annexe III, lorsque cela est clairement justifié.

Chaque acte délégué est conforme aux types de données figurant dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 4 *bis* et ne couvre pas plus d'un domaine prioritaire.

⁴⁶ Remarque: l'actuel paragraphe 1 est intégré à l'article 6, nouveau paragraphe 8.

2. À la suite d'une analyse coûts-avantages et d'une analyse d'impact fondées sur des consultations appropriées, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12, compte tenu de l'évolution du marché et des technologies dans l'ensemble de l'Union, afin de modifier la liste des services STI figurant à l'annexe IV:

a) en ajoutant ou en modifiant des services relevant du champ d'application de l'annexe I pour lesquels des spécifications ont été établies conformément à l'article 6, paragraphe 8, lorsque la fourniture de ces services apporte, selon l'analyse coûts-avantages et l'analyse d'impact, des améliorations et des avantages importants et clairement justifiés en matière de durabilité des transports, de sûreté et de sécurité des transports ou d'efficacité et de gestion des transports, ou

b) en supprimant des services figurant à l'annexe IV, lorsque cela est clairement justifié.

Chaque acte délégué est conforme à la liste des services STI figurant dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 4 *bis* et ne couvre pas plus d'un domaine prioritaire.

3. Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent article, la Commission tient dûment compte du risque d'interférence avec les données à caractère personnel ainsi que des coûts et des ressources humaines nécessaires pour mettre à disposition les données pertinentes ou déployer les services concernés à un niveau de qualité suffisant afin de garantir que ces coûts et ressources, en particulier ceux supportés par les autorités publiques, sont réduits au minimum. La Commission examine également les coûts et la charge administrative pour les opérateurs privés qui peuvent être tenus de fournir les données et les services.";

8) l'article suivant est inséré:

"Article 7 bis

Mesures provisoires

1. Sans préjudice des mécanismes de préparation et de réponse aux incidents, tels que ceux établis en vertu de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil*, la Commission peut, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, dans une situation d'urgence, adopter des actes d'exécution immédiatement applicables établissant des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de cette situation, telles que la suspension des obligations relevant des domaines prioritaires définis à l'article 2. La Commission informe dès que possible les États membres lorsqu'elle estime qu'une situation d'urgence s'est produite.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution conformément au paragraphe 1 uniquement en cas de situation d'urgence imprévue résultant du fait que la disponibilité ou l'intégrité des services STI, qui font l'objet de spécifications adoptées conformément à l'article 6, est compromise, lorsqu'une telle situation est susceptible de compromettre la sécurité et le bon fonctionnement du système de transport de l'Union ou a une incidence négative sur la sécurité routière, et uniquement lorsqu'on ne peut s'attendre à ce que l'application du mécanisme de réponse aux incidents ou la modification des spécifications conformément à l'article 6 garantisse une réaction rapide et efficace. Les mesures adoptées par la Commission se limitent strictement à traiter les causes et les conséquences de telles situations d'urgence.

3. L'adoption de mesures provisoires conformément au présent article est sans préjudice de la compétence des États membres pour ce qui est de prendre des mesures dans une situation d'urgence liée à des questions de sécurité ou de défense nationales qui ont une incidence sur des applications et des services STI déployés sur leur territoire.

4. Les actes d'exécution visés au paragraphe 1 sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 15, paragraphe 3. Ces actes d'exécution ont une durée de validité qui n'excède pas huit mois. La Commission informe les États membres lorsqu'elle estime que la situation d'urgence a pris fin et abroge ces actes une fois que cette situation a pris fin ou qu'elle a modifié les spécifications pertinentes afin de remédier à la situation, la date la plus proche étant retenue.⁴⁷;

* Directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union (JO L 194 du 19.7.2016, p. 1) REMARQUE: à mettre à jour dès l'entrée en vigueur de la SRI 2 [Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, abrogeant la directive (UE) 2016/1148, 2020/0359 (COD)]

- 9) à l'article 8, paragraphe 1, la référence à la "directive 98/34/CE" est remplacée par la référence à la "directive (UE) 2015/1535";
- 10) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

"Article 10

Règles relatives à la protection des données et à la vie privée

1. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679* ne sont traitées en vertu de la présente directive que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI énumérés à l'annexe I, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

⁴⁷ Remarque: la dernière phrase provient de l'article 15, paragraphe 3.

2. Lorsque les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 concernent le traitement de données qui sont des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679, elles définissent les catégories de ces données et prévoient des garanties appropriées en matière de protection des données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE. Dans ce cas, l'analyse d'impact visée à l'article 6, paragraphe 7⁴⁸, comprend une analyse de l'incidence de ce traitement sur la protection des données à caractère personnel en question.

3. Le cas échéant, l'utilisation de données anonymes ou la pseudonymisation des données est encouragée.

* Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).";

11) l'article suivant est inséré:

"Article 10 bis

Système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C

Les spécifications relatives au domaine prioritaire visé à l'article 2, paragraphe 1, point d), que la Commission doit adopter dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 6, paragraphe 8, établissent le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C visé à l'annexe I, point 4.3. Les rôles de ce système sont les suivants:

- a) autorité chargée de la politique de certification des STI-C;
- b) gestionnaire de la liste de confiance STI-C;
- c) point de contact STI-C.

La Commission est chargée de veiller à l'exécution de ces rôles." ;

⁴⁸ Remarque: l'article 6, paragraphe 7, est libellé comme suit: "La Commission réalise une analyse d'impact, y compris une analyse coûts-avantages, préalablement à l'adoption des spécifications."

12) à l'article 12, paragraphe 2, la date du "27 août 2017" est remplacée par "[Office des publications: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive]";

13) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

"Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité européen des STI (CES). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil*.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec son article 5, s'applique.

4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

* Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).";

14) l'article 17 est remplacé par le texte suivant:

"Article 17

Rapports⁴⁹

1. Les États membres soumettent à la Commission, au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 18 mois], un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci, ainsi que sur leurs activités et projets nationaux principaux concernant les domaines prioritaires et la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV.
2. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, le modèle de rapport initial et de rapport sur l'état d'avancement, y compris une liste d'indicateurs clés de performance pour évaluer la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. Ces actes d'exécution établissent, à la lumière du principe de proportionnalité et sur la base des meilleures pratiques, une distinction entre les indicateurs clés de performance obligatoires à inclure dans les rapports et les indicateurs supplémentaires qui peuvent être inclus dans ces rapports le cas échéant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.
3. À la suite du rapport initial, les États membres rendent compte tous les trois ans des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. La Commission veille à ce que les dates limites pour l'établissement des rapports fixées dans les actes délégués adoptés sur la base de l'article 6 correspondent à cette fréquence.
4. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard 18 mois après chaque date limite de présentation des rapports par les États membres, un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. Le rapport est assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et nécessaires, des articles 5 à 11 et de l'article 16, et il évalue la nécessité de modifier la présente directive, le cas échéant.

⁴⁹ Remarque: Les termes du programme de travail sont déplacés vers le nouvel article 4 *bis*.

- 15) les annexes I et II sont remplacées par le texte figurant aux annexes I et II de la présente directive;
- 16) les annexes III et IV sont ajoutées conformément aux annexes III et IV de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 24 mois]. Ils en communiquent immédiatement le texte à la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

[...]

ANNEXE I

DOMAINES PRIORITAIRES

(mentionnés à l'article 2)

1. Domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité

Les spécifications et normes relatives aux services STI d'informations et de mobilité pour les passagers comprennent les éléments suivants:

1.1. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services numériques de mobilité multimodale précis et de services similaires précis fournissant des informations ou permettant de réaliser des réservations ou des achats auprès de plus d'un opérateur de transport au sein d'un même mode de transport, sur la base:

1.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur la circulation et les déplacements multimodaux aux fins des services numériques de mobilité multimodale, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;

1.1.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment au moyen d'interfaces normalisées;

1.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques concernées et les parties prenantes, des données disponibles sur la circulation et les déplacements multimodaux, utilisées pour les services numériques de mobilité multimodale;

1.1.4. de la mise à jour en temps utile des informations sur les déplacements multimodaux, y compris des informations relatives à la réservation et à l'achat, le cas échéant, de services de transport par les prestataires de services STI.

1.2. Spécifications applicables aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations en temps réel sur la circulation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation précis, sur la base:

- 1.2.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur les routes et la circulation, y compris à des données en temps réel, aux fins des services d'informations sur la circulation et des services de cartographie numérique, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.2.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes, les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment en ce qui concerne les retours d'information sur la qualité des données;
- 1.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation;
- 1.2.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation destinées aux usagers de la route et aux autres parties prenantes concernées.
- 1.3. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale et aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union.
 - 1.3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base:
 - 1.3.1.1. de l'accès des prestataires de services STI aux données routières et de circulation existantes (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé;
 - 1.3.1.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées;
 - 1.3.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple, les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);
 - 1.3.1.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.
 - 1.3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base:
 - 1.3.2.1. de la possibilité, pour les fabricants de cartes numériques et prestataires de services de cartographie numérique, d'accéder aux données existantes relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes, y compris aux nœuds d'accès identifiés, utilisées pour les cartes numériques;
 - 1.3.2.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique;

- 1.3.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques;
- 1.3.2.4. de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.
2. Domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation

Les spécifications et normes applicables aux services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation comprennent les éléments suivants:

2.1. Spécifications applicables aux services améliorés de gestion de la circulation et des incidents

La définition des exigences nécessaires pour soutenir et harmoniser les services améliorés de gestion de la circulation et des incidents, sur la base:

- 2.1.1. de la possibilité d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques, notamment de données relatives au transport de marchandises pertinentes pour la gestion de la circulation et des incidents (par exemple, transport de marchandises dangereuses, restrictions d'accès liées aux marchandises, cargaisons surdimensionnées), entre les centres de gestion de la circulation, les centres d'information sur la circulation, les parties prenantes et les prestataires de services STI concernés, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 2.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services améliorés de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.4. de la disponibilité des données et des synergies avec d'autres initiatives visant à soutenir la multimodalité, l'intégration des modes et la facilitation du transfert modal sur le réseau de transport européen vers les modes de transport les plus durables, grâce à l'harmonisation et à la facilitation du partage des données⁵⁰.

2.2. Spécifications des services de gestion de la mobilité

La définition des exigences nécessaires pour soutenir le développement, par les autorités chargées des transports publics, de services de gestion de la mobilité précis, sur la base:

- 2.2.1. de la possibilité, pour les autorités publiques compétentes, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité, sans préjudice des exigences en matière de protection des données;
- 2.2.2. de la facilitation des échanges transfrontaliers de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI;

⁵⁰ Telles que le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33), et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

- 2.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité.

2.3. Cadre de l'UE pour les architectures STI

La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, au sein de laquelle les États membres et leurs autorités compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

2.4. Applications STI et logistique du transport de marchandises

La définition des exigences nécessaires pour soutenir la réalisation d'applications STI dans le domaine de la logistique du transport de marchandises, notamment la localisation et le suivi des marchandises et d'autres services de visibilité des marchandises au cours de leur transport multimodal, sur la base:

- 2.4.1. de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et de leur utilisation par ceux-ci;
- 2.4.2. de la possibilité d'accéder à des données relatives au transport de marchandises par d'autres cadres spécifiques de partage de données⁵¹;
- 2.4.3. de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

3. Domaine prioritaire III: services STI liés à la sécurité et à la sûreté routières

Les spécifications et les normes pour les services STI liés à la sécurité et à la sûreté routières comprennent les éléments suivants:

3.1. Spécifications applicables au service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment:

- 3.1.1. la possibilité d'échanger les données obligatoires à partir des STI embarqués;
- 3.1.2. la disponibilité, dans les centres de réception des appels d'urgence, du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules;
- 3.1.3. la facilitation des échanges de données électroniques entre les véhicules et les centres de réception des appels d'urgence, y compris l'éventuelle interaction avec les données relevant du champ d'application du règlement (UE) 2020/1056 et avec e-CMR*, par exemple dans le cas des marchandises dangereuses.

⁵¹ Tels que le règlement (UE) 2020/1056.

*Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.

3.2. Spécifications applicables aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'informations et, le cas échéant, de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base:

- 3.2.1. de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs;
 - 3.2.2. de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires et les places de stationnement, les centres et les véhicules;
 - 3.2.3. de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.
- 3.3. Spécifications applicables aux informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière

La définition d'exigences minimales concernant les "informations universelles sur la circulation" liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base:

- 3.3.1. de la possibilité d'accéder à des données précises sur les événements et les conditions liés à la sécurité aux fins des services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et de gestion des incidents;
 - 3.3.2. du déploiement ou de l'utilisation de moyens de détection ou de description des événements et des conditions liés à la sécurité;
 - 3.3.3. de l'établissement et de l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière ("messages d'information universels sur la circulation"), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement;
 - 3.3.4. de la compatibilité des "messages d'information universels sur la circulation" et de leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.
- 3.4. Spécifications pour les autres actions

- 3.4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité des moyens de communication embarqués qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil⁵², du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵³ et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵⁴.
- 3.4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.
- 3.4.3. La définition des mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'informations avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.
- 3.4.4. La définition des mesures nécessaires pour faciliter l'échange d'informations entre les autorités publiques compétentes et les fournisseurs d'applications STI de sûreté aux fins de services tels que la contribution à la récupération de véhicules ou de biens volés, en tenant dûment compte des autres cadres existants et en devenir visant à faciliter le partage de données dans le domaine de la mobilité et des transports, qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil.

⁵² Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

⁵³ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

⁵⁴ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

4. Domaine prioritaire IV: Services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée

Les spécifications et les normes pour établir le lien entre les véhicules et l'infrastructure de transport, alerter les usagers et rendre possibles des services de mobilité hautement automatisée comprennent les éléments ci-après, sans préjudice des spécifications et normes énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, dans le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil et dans le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil:

- 4.1. Définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes de transport coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre les infrastructures) et intelligents, en particulier pour soutenir la mobilité coopérative, connectée et automatisée, sur la base:
 - 4.1.1. de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, entre véhicules et infrastructures, et entre d'autres usagers de la route et véhicules et infrastructures;
 - 4.1.2. de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes;
 - 4.1.3. de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure;
 - 4.1.4. de la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure;
 - 4.1.5. de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.
- 4.2. Spécifications applicables aux services:
 - 4.2.1. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des données d'état qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de trafic qui les attendent;
 - 4.2.2. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des observations qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de trafic qui les attendent, y compris les usagers des transports non connectés;
 - 4.2.3. les services STI-C fondés sur le partage des intentions qui permettent aux véhicules de faire face à des scénarios de trafic complexes et permettent une conduite hautement automatisée;
 - 4.2.4. les services STI-C d'infrastructure à l'appui de la conduite automatisée.
- 4.3. Spécifications applicables au système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C:
 - 4.3.1. politique de certificats pour la gestion des certificats à clés publiques pour les services STI-C;
 - 4.3.2. définition du rôle de l'autorité chargée de la politique de certificats STI-C, du gestionnaire de la liste des STI-C de confiance et du point de contact des STI-C;
 - 4.3.3. politique de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C."

ANNEXE II

PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS ET AU DÉPLOIEMENT DES STI

(mentionnés aux articles 5, 6, 7 et 8)

L'adoption de spécifications, l'émission de mandats concernant des normes et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes suivants. Ces mesures:

a)	sont efficaces	–	elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (par exemple en réduisant les embouteillages et les émissions polluantes, en améliorant l'efficacité énergétique, en renforçant la sécurité et la sûreté, y compris pour les usagers de la route vulnérables);
b)	ont un rapport coût-efficacité satisfaisant	–	elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
c)	sont proportionnées	–	elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;
d)	favorisent la continuité des services	–	elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
e)	réalisent l'interopérabilité	–	elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
f)	respectent la compatibilité ascendante	–	elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver la mise au point de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas

			échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;
g)	respectent les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants	–	elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume de circulation et les conditions météorologiques pour le réseau routier;
h)	promouvent l'égalité d'accès	–	elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I de la directive 2019/882; leur utilisation est conviviale pour les personnes ayant des connaissances numériques limitées;
i)	favorisent la maturité	–	elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;
j)	apportent la qualité de la datation et du positionnement	–	elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;

k)	facilitent l'intermodalité	–	elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
l)	respectent la cohérence	–	elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique énoncé dans la directive 2018/1972;
m)	garantissent la transparence et la confiance	–	elles garantissent la transparence, en veillant par exemple à la transparence du classement lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.

”.

ANNEXE III

Liste des types de données

<p>1. Données relatives à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.2 et 1.3):</p>
<p>1.1. Règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, concernant les types de données suivants:</p> <p>Types de données:</p> <ul style="list-style-type: none">- les conditions d'accès aux tunnels- les conditions d'accès aux ponts- les limitations de vitesse- les réglementations sur la livraison de fret- les interdictions de dépassement pour les poids lourds- le sens de la circulation sur les voies réversibles- les restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur⁵⁵ <p>- les rues à sens unique⁵⁶</p>
<p>- les plans de circulation routière</p>
<p>- les restrictions d'accès permanentes</p> <p>- limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès et conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé⁵⁷</p>

⁵⁵ Remarque: ajout résultant du règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission (services d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union).

⁵⁶ Voir la note de bas de page précédente.

⁵⁷ Voir la note de bas de page précédente.

1.2. Données relatives à l'état du réseau
<p><u>Types de données:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les fermetures de routes - les fermetures de voies - les travaux routiers <p>- les mesures temporaires de gestion de la circulation</p>
2. Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (visés à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.2):
<p>Types de données:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les données statiques relatives aux aires de stationnement - les informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement <p>- les données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles.</p>
3. Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière (visées à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3):
<p>Types de données:</p> <ul style="list-style-type: none"> - route temporairement glissante - animal, personne, obstacle, débris sur la route - zone d'accident non sécurisée - travaux routiers de courte durée - visibilité réduite - conducteur en contresens - obstruction non gérée d'une route <p>- conditions météorologiques exceptionnelles</p>

4. Données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.1 et 1.3):

Types de données:

Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes prévus, y compris des informations sur l'accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)

".

ANNEXE IV

Liste des services STI

Service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière visé à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3

".
