



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 16 de diciembre de 2021
(OR. en)

15114/21

**Expediente interinstitucional:
2021/0419 (COD)**

**TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de diciembre de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 813 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 813 final.

Adj.: COM(2021) 813 final



Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta hace referencia a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte¹.

• Razones y objetivos de la propuesta

La movilidad y el transporte son esenciales para los ciudadanos europeos y para la economía europea en su conjunto. La libre circulación de personas y mercancías a través de sus fronteras interiores es una libertad fundamental de la Unión Europea (UE) y su mercado único. En diciembre de 2020, la Comisión Europea adoptó la Comunicación sobre la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente (en lo sucesivo, «la Estrategia»)², que propone una transformación fundamental del sistema europeo de transporte hacia la consecución del objetivo de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. La digitalización es un motor indispensable de esta transformación, que hará que todo el sistema de transporte sea ininterrumpido y más eficiente. Asimismo, aumentará los niveles de seguridad, protección, fiabilidad y comodidad.

La Estrategia identifica la implantación de sistemas de transporte inteligentes (STI) como una medida fundamental para crear un sistema de movilidad multimodal conectado y automatizado. Este último combina los nuevos avances como la movilidad como servicio (MaaS) y la movilidad cooperativa, conectada y automatizada (CCAM). La movilidad cooperativa, conectada y automatizada transforma a un conductor en un usuario de una flota compartida de vehículos, plenamente integrada en un sistema de transporte multimodal, que los servicios digitales para la movilidad multimodal, como las aplicaciones de MaaS, hacen que funcione de forma ininterrumpida.

La estrategia es clara: para que el transporte sea realmente más sostenible tenemos que lograr una multimodalidad efectiva e ininterrumpida, utilizando el modo más eficiente para cada tramo del viaje. Además, cada modo de transporte debe ser más eficiente. En el caso del transporte por carretera, significa que las soluciones compartidas ofrecen, cada vez más, una alternativa viable a la propiedad privada de vehículos. Esto fomenta, además, la adopción de vehículos de emisión cero, ya que los usuarios de servicios de movilidad compartida dispondrán de toda una flota, y atenúa la ansiedad sobre el alcance o el coste de compra, especialmente si dicha flota puede recargarse automáticamente. Es decir, los nuevos servicios de STI pueden acelerar la adopción de vehículos de emisión cero y ayudar, asimismo, a que se utilicen de manera más eficiente.

Por último, mejorar la fluidez de los flujos de tráfico por carretera (teniendo en cuenta que las flotas de vehículos de emisión cero no deberían dar lugar a atascos sin emisiones) también contribuirá a un transporte más sostenible. Lo ideal es que, tanto en el caso de los pasajeros

¹ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

² COM(2020) 789 final.

como de las mercancías, los vehículos de emisión cero compartidos funcionen como servicios de enlace a los modos actuales y aún más eficientes, garantizando viajes ininterrumpidos y más inclusivos. La congestión cuesta a la economía de la UE más del 1 % del PIB al año³, en tiempo perdido por los ciudadanos y los trabajadores, pero también en la logística poco fiable e ineficiente que sustenta la economía. Al limitar los incidentes y mejorar la gestión del tráfico, los STI pueden ayudar a reducir la congestión y contribuir de forma significativa a la eficiencia económica y la competitividad de la economía de la UE. La implantación de STI puede contribuir a mejorar considerablemente la seguridad vial, la eficiencia del tráfico y la comodidad, ayudando a los usuarios a tomar las decisiones adecuadas y a adaptarse a la situación del tráfico. Asimismo, permite hacer un uso más adecuado de la infraestructura existente, aumentar las opciones de multimodalidad y mejorar la gestión del tráfico.

La Comunicación «Una Estrategia Europea de Datos»⁴, adoptada por la Comisión en febrero de 2020, reconoce que la innovación basada en los datos aportará importantes beneficios a los ciudadanos mediante su contribución al Pacto Verde Europeo⁵ y al ayudar a lograr una Europa adaptada a la era digital⁶.

La Directiva 2010/40/UE (en lo sucesivo, «la Directiva STI») se concibió con objeto de ser el marco para acelerar y coordinar la implantación y la utilización de los STI aplicados al transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte.

La estrategia anunciaba que la Directiva STI, incluidos algunos de sus reglamentos delegados, se revisaría próximamente. Asimismo, destacaba la intención de la Comisión de apoyar el establecimiento, en 2021, de un mecanismo de coordinación de los puntos de acceso nacionales creados en virtud de dicha Directiva.

La Comisión llevó a cabo una evaluación *ex post* de la Directiva STI⁷ que constató que ha tenido efectos positivos en la implantación de STI en toda la UE y que sigue siendo una herramienta pertinente para responder a: i) la falta de coordinación de la implantación de STI en toda la UE y ii) la implantación lenta, arriesgada e ineficaz de estos STI. Además, la evaluación señaló que el uso de los STI está aumentando, pero, a pesar de las mejoras, su implantación es aún limitada geográficamente. Sigue existiendo una clara necesidad de seguir mejorando la interoperabilidad, la cooperación y el intercambio de datos a fin de lograr unos servicios de STI continuados e ininterrumpidos en toda la UE.

En octubre de 2019, la Comisión presentó también un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de Directiva STI. En dicho informe se destacaba lo siguiente: i) la necesidad de seguir mejorando la coordinación en materia de accesibilidad de los datos; ii) la necesidad de tener en cuenta la aparición de nuevos temas y retos en materia de STI; y iii) la necesidad de mejorar la disponibilidad de los tipos de datos fundamentales en toda la red de transporte por carretera (es decir, haciendo que estos datos estén disponibles en formato digital legible por máquina).

Por consiguiente, la presente propuesta aborda los siguientes problemas: i) la falta de interoperabilidad y de continuidad de las aplicaciones, los sistemas y los servicios; ii) la falta

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

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

de concertación y de cooperación eficaz entre las partes interesadas; y iii) los problemas no resueltos relacionados con la disponibilidad y el intercambio de los datos que apoyan los servicios de STI. A tal fin, amplía el ámbito de aplicación actual de la Directiva para cubrir los retos nuevos y emergentes, y permite que los servicios esenciales de STI sean obligatorios en toda la UE. La disponibilidad de los datos necesarios para proporcionar información fiable fomentará la implantación de los servicios de STI, garantizando así que puedan aprovecharse los beneficios de la digitalización en el sector del transporte por carretera. Las normas adicionales destinadas a mejorar la adaptación a las prácticas actuales y las normas vigentes también abordarán los problemas mencionados anteriormente.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta forma parte de un paquete de iniciativas legislativas destinadas a contribuir a los objetivos de descarbonización, digitalización y mayor resiliencia de la infraestructura de transporte. Además de la revisión de la Directiva STI, este paquete incluye la revisión del Reglamento RTE-T⁸ y del paquete de movilidad urbana⁹, que incluyen disposiciones relativas a la implantación de los servicios de STI. Por ejemplo, la revisión del Reglamento RTE-T aborda los medios para detectar incidentes relacionados con la seguridad vial, lo que permite proporcionar, a los usuarios de la red viaria, información sobre el tráfico relacionada con la seguridad vial, en el marco de la presente propuesta.

La presente propuesta es coherente con la propuesta de un nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que la Comisión presentó el 14 de julio de 2021¹⁰, por la que se derogaría la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹¹. Los datos sobre los puntos de recarga y repostaje disponibles en virtud de este Reglamento deben ser accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos con arreglo a la Directiva STI.

Asimismo, la presente propuesta es coherente y está en consonancia con otros marcos sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)¹² y otros actos legislativos relacionados con diferentes modos de transporte, en particular en lo que se refiere a la definición del ámbito de aplicación del anexo I de la presente Directiva y al valor añadido del desarrollo de los servicios digitales para la movilidad multimodal.

En cuanto a la seguridad vial, la estrategia confirmó el objetivo de aproximar a cero la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la Unión para 2050. En lo que respecta al transporte por carretera, hay varias acciones en el ámbito de aplicación de la Directiva STI que contribuyen a este ambicioso objetivo. Por ejemplo, el número de llamada de emergencia (eCall) es una medida posterior al accidente destinada a acelerar los tiempos de respuesta en casos de emergencia y, por tanto, reducir el número de víctimas mortales y heridos graves. Los STI cooperativos permiten a los vehículos, las infraestructuras de transporte y otros usuarios de la red viaria comunicar y coordinar sus acciones, y tienen un potencial

⁸ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (DO L 348 de 20.12. 2013, p. 1).

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

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

¹² DO L 249 de 31.7.2020, p. 33.

significativo de reducción del número de accidentes y su gravedad. Los servicios de información sobre incidentes relacionados con la seguridad o sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones contribuyen a la seguridad de los usuarios de la red viaria. La disponibilidad obligatoria de los datos cruciales en formato legible por máquina mejorará el funcionamiento de los servicios de seguridad, como los asistentes de velocidad inteligentes, y la obligatoriedad de la provisión de servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial reforzará dicha seguridad.

La presente propuesta es coherente con las normas sobre los derechos y las obligaciones de los pasajeros, como las establecidas en el artículo 10 del Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³.

Además, está en curso una revisión del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión¹⁴, relativo al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea¹⁵. Esta próxima revisión deberá identificar los tipos de datos cruciales e introducir los siguientes nuevos tipos relativos a las normas de tráfico: i) restricciones de peso, longitud, anchura y altura; ii) vías de sentido único; y iii) los límites de las restricciones, las prohibiciones u obligaciones validas en zonas determinadas, el estado actual de acceso y las condiciones de circulación en las zonas de tráfico regulado. La presente propuesta es coherente con los cambios previstos en el acto delegado. Además, dada la importancia de estos tres puntos de datos adicionales, una vez que se haya adoptado el nuevo acto delegado, será conveniente considerar su inclusión en la lista de tipos de datos cuya disponibilidad y suministro serán obligatorios.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La Estrategia Europea de Datos anunció la creación de espacios de datos comunes e interoperables a escala de la UE en sectores económicos estratégicos y ámbitos de interés público. Entre ellos se incluye un espacio común europeo de datos sobre movilidad. La Directiva STI es un componente importante del espacio común europeo de datos relativos a la movilidad, ya que prevé la disponibilidad y accesibilidad de los datos sobre tráfico y desplazamientos multimodales en los puntos de acceso nacionales.

Estos datos apoyan especialmente los sistemas avanzados de asistencia al conductor, como los nuevos sistemas de vehículos con arreglo al Reglamento (UE) 2019/2144 sobre seguridad general¹⁶.

La propuesta se ha adaptado a otros marcos jurídicos de la UE, como el Reglamento (UE) 2016/679 sobre protección general de datos¹⁷, la Directiva 2002/58/CE sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas¹⁸ y el Reglamento (UE) 2019/2144 sobre seguridad general¹⁹.

¹³ Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1).

¹⁴ Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

¹⁵ La adopción del acto delegado está prevista para el primer trimestre de 2022.

¹⁶ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

¹⁷ DO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

¹⁸ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

¹⁹ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

Cuando proceda, las medidas previstas en la presente propuesta deberán tener debidamente en cuenta la futura Ley de Inteligencia Artificial²⁰.

La presente Directiva apoya las políticas de I+i en materia de clima, energía y movilidad en el marco del Programa Marco de Investigación Horizonte Europa 2021-2027 en relación con la investigación y el desarrollo de tecnologías innovadoras en el campo de los STI, los STI cooperativos (STI-C) y la movilidad cooperativa, conectada y automatizada.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La modificación no cambia la base jurídica de la Directiva STI, que es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de Unión Europea.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La Directiva STI aborda aspectos transnacionales del transporte a los que los Estados miembros no pueden responder por sí solos de forma satisfactoria, entre ellos la interoperabilidad de los equipos y el refuerzo del mercado interior de los servicios de STI a escala mundial. Contribuye así al empleo y al crecimiento.

De conformidad con el principio de subsidiariedad, la utilización de una directiva o directiva marco como la Directiva STI sigue siendo uno de los medios más adecuados para conseguir el fin perseguido. Los principios generales y las condiciones que favorecen la aplicación de los STI se establecerán utilizando las especificaciones elaboradas con la activa participación de los expertos temáticos nombrados por los Estados miembros.

La Comisión considera que debería ser obligatorio facilitar ciertos tipos de datos y prestar servicios de STI. La propuesta incluye listas iniciales de dichos datos y servicios. Asimismo, prevé un mecanismo para actualizar estas listas, sobre la base de una consulta reforzada con las partes interesadas y la aprobación formal previa de los Estados miembros.

En el marco de sus prerrogativas institucionales, la Comisión también reforzará el papel del Grupo Consultivo Europeo sobre los STI, integrado por representantes de las partes interesadas pertinentes en materia de STI de los sectores público y privado, que asesoran a la Comisión sobre los aspectos empresariales y técnicos de la aplicación e implantación de los STI en la UE.

• Proporcionalidad

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, esta propuesta no excede de lo necesario para alcanzar sus objetivos. La Comisión considera que todas las medidas son proporcionadas por lo que respecta a sus repercusiones, como se demuestra en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa²¹. La intervención propuesta: i) adapta el ámbito de aplicación de la Directiva STI a los ámbitos de servicios de STI nuevos y emergentes; ii)

²⁰ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial (Ley de Inteligencia Artificial) y se modifican determinados actos legislativos de la Unión [COM(2021) 206 final].

²¹ **Añádase la referencia.**

refuerza la función de las partes interesadas y la coordinación entre ellas; y iii) exige la disponibilidad de datos cruciales y la prestación de servicios esenciales. Esto es necesario para adaptar el marco jurídico de los STI a un panorama cambiante y para garantizar la disponibilidad de los datos y servicios necesarios para facilitar la consecución de los objetivos de la estrategia.

- **Elección del instrumento**

Habida cuenta de los limitados cambios introducidos en la Directiva STI, la Comisión considera que una modificación es la mejor opción para revisar la Directiva.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La evaluación *ex post* «REFIT» sobre la Directiva STI concluyó que su ámbito de aplicación continúa siendo relevante en la actualidad, y que las prioridades identificadas siguen cubriendo los temas, servicios y datos pertinentes. Además, las partes interesadas consideraron que la Directiva y sus actos delegados habían contribuido a reducir las externalidades negativas del transporte.

Al mismo tiempo, la evaluación constató que, como consecuencia de la evolución de la sociedad y la tecnología, una serie de ámbitos requieren más atención en el futuro, en particular, la movilidad cooperativa, conectada y automatizada. Asimismo, preveía que garantizar la disponibilidad de los datos y la infraestructura de STI pertinentes daría lugar a la implantación de servicios continuos a escala de la UE. La evaluación también constató que hasta la fecha solo se ha implantado un número limitado de servicios de STI interoperables y destacó la persistente reticencia a compartir datos, que sigue siendo un factor limitante, así como la necesidad de mejorar la cooperación con y entre las partes interesadas.

En la evaluación se identificaron los problemas que la propuesta pretende abordar, a saber: i) la falta de interoperabilidad y de continuidad de las aplicaciones, los sistemas y los servicios; ii) la falta de concertación y de cooperación eficaz entre las partes interesadas; y iii) los problemas no resueltos relacionados con la disponibilidad y el intercambio de los datos que apoyan los servicios de STI.

- **Consultas con las partes interesadas**

En el proceso de consulta²² participaron los principales grupos destinatarios a través de tres métodos diferentes: una consulta pública, una consulta pública abierta y consultas específicas. En los apartados a continuación se describe brevemente cada uno de ellos.

Del 8 de octubre al 19 de noviembre de 2020 se celebró una consulta pública sobre la evaluación inicial de impacto²³ de esta iniciativa. La Comisión recibió treinta y cuatro

²² Para más información, véase el anexo F del estudio de apoyo, que contiene un informe sobre la consulta con las partes interesadas.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Sistemas-de-transporte-inteligentes-revision-de-las-normas-de-la-UE-es>.

respuestas a esta consulta pública, principalmente de empresas, asociaciones empresariales y autoridades públicas. Las ONG, las organizaciones de consumidores y el público también respondieron a la evaluación inicial de impacto.

El 3 de noviembre de 2020 se inició una consulta pública abierta, que concluyó el 2 de febrero de 2021. En el cuestionario de dicha consulta se invitaba a las partes interesadas a opinar sobre los aspectos fundamentales de la evaluación de impacto, a saber: i) los principales problemas que se abordaban en la evaluación de impacto; ii) los factores que originan estos problemas; iii) las posibles medidas políticas que podrían aplicarse para abordar estos problemas y factores; iv) las probables repercusiones de estas medidas políticas; y v) la pertinencia de una actuación a nivel de la UE para abordar estos problemas. La Comisión recibió un total de 149 respuestas.

Las consultas específicas constaron de cuatro partes, que se exponen en los puntos siguientes.

— El 15 de febrero de 2021 se puso en marcha una encuesta en línea para todos los principales grupos de partes interesadas, que estuvo abierta hasta el 26 de marzo de 2021.

— El 16 de febrero de 2021 se inició un programa de entrevistas con cincuenta y tres partes interesadas de todos los principales grupos de partes interesadas, que se llevó a cabo hasta el 6 de mayo de 2021. Además, en la fase inicial del estudio (noviembre/diciembre de 2020), se organizaron seis entrevistas exploratorias con las principales partes interesadas

— Entre diciembre de 2020 y junio de 2021, se organizaron seis talleres con las partes interesadas.

— El Comité Europeo de STI celebró reuniones el 17 de diciembre de 2020 y el 28 de junio de 2021.

Durante todo el período de preparación de la evaluación de impacto, la Comisión también se reunió con una amplia variedad de partes interesadas y recibió varios documentos de posición.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Para la preparación de esta iniciativa, la Comisión utilizó: i) los resultados de la evaluación *ex post* de la Directiva STI²⁴; ii) el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva²⁵; y iii) los informes de situación de 2020 de los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva STI²⁶.

Además, las partes interesadas proporcionaron una gran cantidad de información en las actividades de consulta, que se complementó con la que facilitaron expresamente a la Comisión. La evaluación de impacto se basa en gran medida en un estudio de apoyo complementario realizado por un consultor externo²⁷.

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

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

²⁷ Informe final, estudio de apoyo a la evaluación de impacto *Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)* [«Estudio de apoyo a la evaluación de impacto de la revisión de la Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes (2010/40/UE)», documento en inglés], de 2021.

Otra fuente de información procede de un amplio ejercicio de consulta sobre la definición de tipos de datos cruciales, que la Comisión llevó a cabo con el grupo de expertos de los Estados miembros sobre los STI²⁸. Este ejercicio se realizó en el marco de la revisión del Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión.

En general, las fuentes utilizadas para redactar el informe de evaluación de impacto fueron numerosas, exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

- **Evaluación de impacto**

El Comité de Control Reglamentario recibió el informe de la evaluación de impacto el 25 de agosto de 2021. El Comité emitió un dictamen favorable con reservas sobre el informe el 27 de septiembre de 2021. Dicho Comité consideró que los siguientes aspectos del informe debían mejorarse: i) el alcance de la iniciativa, por ejemplo, cómo contribuirá a la multimodalidad y a los objetivos del Pacto Verde; ii) los problemas específicos que se abordan y las opciones políticas más críticas; iii) el análisis de las repercusiones; iv) la elección de la opción estratégica preferida; y v) las opiniones de las partes interesadas.

En las secciones 1 a 4, el informe final de evaluación de impacto incluye una descripción y una evaluación exhaustivas del valor añadido de la iniciativa y de sus vínculos con otras iniciativas. En la sección 5 se incluye una descripción detallada de las opciones políticas. En la sección 6 se presenta un análisis exhaustivo de las repercusiones de todas las opciones y en la sección 7, una comparación de las opciones políticas. El resumen de la evaluación de impacto y el dictamen del Comité pueden consultarse en el sitio web de la Comisión²⁹.

En el informe final de evaluación de impacto se analizaron tres opciones políticas que se resumen en los tres puntos que figuran a continuación.

- Opción política 1: Reforzamiento de los principios de coordinación e implantación. Esta primera opción introduce el mayor número de medidas políticas. No obstante, adopta principalmente un enfoque flexible, en particular respecto a las medidas relacionadas con: i) las modificaciones de la Directiva que permiten ampliar su aplicación a ámbitos de servicios de STI nuevos y emergentes; ii) las deficiencias detectadas en la cooperación de las partes interesadas con medidas para mejorar la coordinación; y iii) la coherencia de las disposiciones de la Directiva con las de otros instrumentos jurídicos existentes. También incluye medidas destinadas a: i) seguir reforzando la coordinación de todas las partes interesadas pertinentes; ii) institucionalizar partes del marco de gobernanza; y iii) hacer que la Directiva mantenga un carácter estable frente a las futuras iniciativas políticas de la UE conocidas.
- Opción política 2: Exigir la recogida y disponibilidad de datos cruciales. Esta intervención hace obligatoria la recogida y el intercambio de datos cruciales para el funcionamiento de los servicios esenciales como medio para impulsar su implantación. Estas medidas mantienen todos los demás aspectos de la opción política 1, al tiempo que pretenden mejorar: i) la disponibilidad de los datos; ii) la

²⁸ Código E01941 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

²⁹ **Añádase la referencia.**

calidad de los datos: iii) el acceso a los datos; iv) el intercambio de datos; y v) la utilización de los datos.

- Opción política 3: Exigir la prestación de servicios esenciales. Esta intervención incluye la posibilidad de introducir la implantación obligatoria de servicios esenciales mediante actos delegados. Aprovecha, en particular, la mayor disponibilidad, calidad, intercambio y utilización de datos que promueve la opción política 2, y pretende reforzar la implantación de servicios interoperables y continuos.

La Comisión prefiere claramente la opción 2 a la opción 1, ya que ofrece beneficios significativamente mayores y una mejor relación coste-beneficio. La recogida obligatoria de datos y la consiguiente adopción de servicios de STI también aumenta considerablemente la eficacia de la Directiva para alcanzar los objetivos de la Directiva STI y la hace más coherente. La limitación de la recogida obligatoria de datos a los datos cruciales —y los beneficios muy significativos que se derivarían de dicha recogida— significa además que la opción política 2 es proporcional.

Aunque la diferencia en beneficios netos entre las opciones políticas 2 y 3 es menor que la diferencia entre los beneficios netos de la opción política 1 y la 2, esta sigue siendo muy significativa. La principal diferencia con respecto a la opción política 2 es el aumento considerable de los beneficios relacionados con la seguridad que se prevé en la opción 3. Aunque la opción política 3 también implica un aumento de los costes, el índice marginal coste-beneficio de los costes y beneficios adicionales de dicha opción sigue siendo positivo. Además, es la opción política más coherente. La prestación obligatoria de servicios de STI esenciales para la seguridad vial —aunque implica unos costes considerables para asegurar el cumplimiento— también es proporcional.

Por consiguiente, la opción política 3 (que incluye las opciones 1 y 2) es la que prefiere la Comisión por los motivos siguientes: i) genera los mayores beneficios netos; ii) es la opción más eficaz; iii) permite alcanzar de la mejor manera posible los objetivos específicos de la Directiva STI; y iv) garantiza de la mejor manera posible la implantación rápida y coherente de los servicios de STI en consonancia con los objetivos de la Estrategia.

La evaluación de impacto incluye una descripción detallada de las medidas políticas incluidas en las distintas opciones políticas, así como las principales repercusiones, costes y beneficios de cada opción.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta reducirá los costes administrativos de los Estados miembros, ya que racionaliza las obligaciones de notificación recurrentes, y permite el uso de un sistema común para informar sobre la aplicación de la Directiva y sus actos delegados. Sobre la base de un modelo e indicadores clave de rendimiento comunes, facilitará además el análisis y la comparación de los informes. No obstante, la propuesta también puede aumentar los costes de coordinación relacionados con la recogida de datos, en particular por lo que respecta a las autoridades locales.

Las pymes no son un objetivo específico de las medidas políticas y no hay indicios de que las medidas políticas tendrán repercusiones diferentes para empresas de distintos tamaños. Sin embargo, sin la introducción de nuevas especificaciones de datos y requisitos normalizados y sin la utilización generalizada de los puntos de acceso nacionales habría surgido un mercado

fragmentado, que, de mantenerse, podría dar lugar a una ventaja comparativa a las empresas más grandes con respecto a las pymes. En un mercado armonizado con normas armonizadas, las pymes se beneficiarán de menores obstáculos para entrar en el mercado con el fin de ampliar sus operaciones y competir en igualdad de condiciones con las grandes empresas.

Se espera que la propuesta contribuya en gran medida a la creación de un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad, en el marco de la Estrategia Europea de Datos, aumentando la disponibilidad de los datos en los puntos de acceso nacionales y simplificando su reutilización mediante la normalización de los intercambios de datos y la armonización de las condiciones de acceso.

- **Derechos fundamentales**

A fin de lograr la consecución del objetivo de una movilidad segura, sostenible, inteligente y resiliente, puede ser necesario tratar datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos que incluyan datos personales. Cuando sea necesario el tratamiento de datos personales para la consecución de los objetivos de la Directiva STI, las normas más detalladas, por ejemplo, sobre qué datos deben recogerse para qué fines específicos solo podrán establecerse en actos terciarios basados en ella. Al proponer dichos actos, la Comisión tendrá debidamente en cuenta los requisitos de protección de datos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene repercusiones en el presupuesto de la Unión Europea.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Marco de los STI cooperativos de la UE para el suministro de una comunicación segura y fiable**

La Comisión se basa en su experiencia operativa en la ejecución de la acción de apoyo «La arquitectura de seguridad para las infraestructuras y los vehículos conectados en Europa», que confió al Centro Común de Investigación la ejecución de la fase piloto (2018-2022) del sistema de gestión de credenciales de seguridad de los STI cooperativos de la UE.

A la espera de la formalización de dicho sistema en un marco vinculante (y la posible creación futura de entidades específicas para su gobierno), la Comisión asumirá las funciones de autoridad responsable de la política de certificación de los STI cooperativos, gestora de la lista de confianza y punto de contacto de los STI cooperativos.

- **Ejecución de planes y medidas de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión adoptará programas de trabajo cada cinco años, en los que se establecerán las acciones para las que pueden adoptarse posibles especificaciones europeas, o para las que pueden exigirse datos adicionales o servicios de STI.

Los Estados miembros informarán cada tres años de sus progresos en la aplicación de la Directiva y sus actos delegados, utilizando un modelo común e indicadores clave de rendimiento comunes.

Sobre la base de los informes de los Estados miembros, la Comisión presentará cada tres años un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva.

- **Documentos explicativos**

De conformidad con el considerando 27 de la propuesta, los Estados miembros deberán adjuntar documentos justificativos a la notificación a la Comisión de sus medidas de transposición. Esto es necesario debido a las nuevas disposiciones previstas en la propuesta para la recogida de datos y la implantación de servicios. Estas nuevas disposiciones pueden requerir la adopción de legislación nacional adicional o su modificación. Para que la Comisión pueda supervisar la correcta transposición, es importante que los Estados miembros le envíen documentos justificativos que muestren qué disposiciones existentes o nuevas en virtud de la legislación nacional tienen por objeto aplicar las medidas individuales contempladas en la Directiva propuesta.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La presente propuesta modifica la actual Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, modificada por la Decisión (UE) 2017/2380 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰. La estructura de la Directiva STI modificada se expone en los puntos siguientes.

- El artículo 1, apartado 1, adapta el artículo 1 de la Directiva actual, que establece el objeto y el ámbito de aplicación de la Directiva añadiendo la disponibilidad de datos y la implantación de servicios a su objetivo y ámbito.
- El artículo 1, apartado 2, actualiza, en el artículo 2 de la actual Directiva, el título de sus cuatro ámbitos prioritarios, ya que estos ámbitos prioritarios se reorganizan en función de los tipos de servicios de STI.
- El artículo 1, apartado 3, amplía la lista de definiciones de la Directiva actual cuando resulte necesario y adecuado, habida cuenta de los cambios generales en el ámbito de aplicación y las disposiciones de la Directiva modificada.
- El artículo 1, apartado 4, amplía los requisitos que el artículo 5 impone a los Estados miembros en lo que respecta a su cooperación en relación con la implantación de los servicios de STI en aplicación de las especificaciones adoptadas en virtud de la Directiva.
- El artículo 1, apartado 5, actualiza, en el artículo 6, la referencia a la legislación vigente y completa la referencia a la Decisión n.º 768/2008/CE.
- El artículo 1, apartado 6, prevé un nuevo artículo por el que se exige a los Estados miembros que garanticen la disponibilidad de datos para los tipos de datos enumerados en el nuevo anexo III y su accesibilidad en los puntos de acceso nacionales, y un nuevo artículo que exige a los Estados miembros que garanticen la implantación de los servicios de STI enumerados en el nuevo anexo IV.

³⁰ DO L 340 de 20.12.2017, p. 1.

- El artículo 1, apartado 7, añade disposiciones al artículo 7 de la Directiva actual para la actualización de los anexos III y IV mediante actos delegados, que deberá ser objeto de una evaluación de impacto previa que incluya un análisis coste-beneficio.
- El artículo 1, apartado 8, prevé un nuevo artículo por el que se autoriza a la Comisión a adoptar medidas provisionales en situaciones de emergencia que tengan repercusiones directas considerables en la seguridad vial, la ciberseguridad o la disponibilidad e integridad de los servicios de STI.
- El artículo 1, apartado 9, actualiza una referencia que figura en el artículo 8 de la Directiva actual.
- El artículo 1, apartado 10, sustituye al artículo 10 de la Directiva actual con normas actualizadas sobre protección de datos y privacidad, simplificando el texto al eliminar duplicaciones de las obligaciones existentes en virtud de las normas de protección de datos, por ejemplo sobre la seguridad de los datos personales tratados y la necesidad de que los responsables del tratamiento cumplan sus demás obligaciones en virtud de las normas de protección de datos. Asimismo, hace hincapié en la obligación de que la Comisión tenga en cuenta los requisitos de protección de datos al elaborar las especificaciones.
- El artículo 1, apartado 11, prevé un nuevo artículo sobre la autoridad responsable de la política de certificación de los STI-C, el gestor de la lista de confianza y el punto de contacto de los STI-C, y establece que la Comisión definirá y cumplirá estas funciones.
- El artículo 1, apartado 12, adapta el artículo 12 de la Directiva actual en lo que respecta a la fecha a partir de la cual se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados.
- El artículo 1, apartado 13, sustituye al artículo 15 de la actual Directiva sobre procedimiento de comité con referencias actualizadas a la legislación vigente y la inclusión de la referencia al procedimiento de examen [artículos 5 y 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011].
- El artículo 1, apartado 14, sustituye al artículo 17 de la Directiva actual con normas actualizadas sobre los informes de los Estados miembros (modelo común e indicadores clave de rendimiento comunes) y de la Comisión, y normas actualizadas para la adopción de los programas de trabajo de la Directiva STI.
- El artículo 1, apartados 15 y 16, sustituye los dos anexos de la Directiva actual por cuatro anexos, a saber:
 - El anexo I adapta el anexo I de la Directiva actual organizando los ámbitos prioritarios en función de los tipos de servicios de STI, y añade, asimismo, nuevas acciones correspondientes a los servicios de STI nuevos y emergentes.
 - El anexo II adapta el anexo II de la actual Directiva STI actualizando y añadiendo algunos de los principios.

- El nuevo anexo III enumera los tipos de datos para los que debe garantizarse la disponibilidad y accesibilidad en los puntos de acceso nacionales en la fecha y ámbito geográfico indicado para cada tipo de datos.
- El nuevo anexo IV enumera los servicios de STI que deben implantarse en la fecha y ámbito geográfico indicados para cada servicio de STI.
- Los artículos 2, 3 y 4 prevén la transposición, la entrada en vigor y los destinatarios de la Directiva modificada.
- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del EEE.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente³³ define la implantación de los sistemas de transporte inteligentes (STI) como una medida fundamental para lograr una movilidad multimodal conectada y automatizada y contribuir así a la transformación del sistema europeo de transporte para la consecución del objetivo de lograr una movilidad eficiente, segura, sostenible, inteligente y resiliente. Dicha medida complementa las acciones anunciadas en el marco de la iniciativa emblemática sobre la ecologización del transporte de mercancías destinada a fomentar la logística multimodal. Asimismo, la estrategia anunció, para 2022, una revisión del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, para incluir la accesibilidad obligatoria de nuevos conjuntos de datos dinámicos, así como una evaluación de la necesidad de una intervención reguladora sobre los derechos y deberes de los proveedores de servicios digitales multimodales y una iniciativa sobre la expedición de billetes multimodales, también en el sector ferroviario.

³¹ DO C , , p .

³² DO C , , p .

³³ COM(2020) 789.

- (2) La Estrategia de movilidad sostenible e inteligente confirmó el objetivo de aproximar a cero la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la Unión para 2050. Varias medidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴ contribuyen a la seguridad de los usuarios de la red viaria, entre ellas eCall, los servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial y las zonas de estacionamiento seguras y protegidas³⁵.
- (3) El Pacto Verde Europeo³⁶ destaca el papel cada vez mayor de la movilidad multimodal automatizada y conectada, junto con los sistemas de gestión inteligente del tráfico propiciados por la digitalización, y el objetivo de apoyar nuevos servicios sostenibles de transporte y movilidad que puedan reducir la congestión y la contaminación, especialmente en las zonas urbanas.
- (4) La creciente necesidad de utilizar mejor los datos para que las cadenas de transporte sean más sostenibles, eficientes y resilientes exige una mayor coordinación del marco de los STI con otras iniciativas destinadas a armonizar y facilitar el intercambio de datos en los sectores de la movilidad, el transporte y la logística con una perspectiva multimodal³⁷.
- (5) Habida cuenta de la necesidad de digitalizar el transporte por carretera, aumentar la seguridad vial y reducir la congestión, debe seguir fomentándose la implantación y utilización de sistemas y servicios de transporte inteligentes por carretera en la red transeuropea de transporte.
- (6) En muchos Estados miembros ya se están implantando dichos sistemas y servicios en el sector del transporte por carretera. No obstante, a pesar de las mejoras desde su adopción en 2010, la evaluación de la Directiva 2010/40/UE³⁸ constató deficiencias persistentes que han dado lugar a una implantación fragmentada y descoordinada, así como a una falta de continuidad geográfica de los servicios de STI en el conjunto de la Unión y sus fronteras exteriores.
- (7) En el marco de la aplicación de los Reglamentos Delegados de la Comisión³⁹ que complementan la Directiva 2010/40/UE, los Estados miembros han establecido puntos

³⁴ Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

³⁵ Certificadas de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión, de XXX, sobre las normas de la UE que detallan el nivel de servicios y seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas de la Unión y los procedimientos para su certificación.

³⁶ Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final.

³⁷ Por ejemplo, el espacio común europeo de datos relativos a la movilidad y sus componentes, el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33), y el trabajo realizado por el Foro de Transporte y Logística Digitales.

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

³⁹ Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva STI) en lo que respecta al suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales (DO L 247 de 18.9.2013, p. 1);

Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y

de acceso nacionales⁴⁰. Los puntos de acceso nacionales organizan el acceso y la reutilización de los datos relacionados con el transporte para facilitar la prestación, a los usuarios finales, de servicios de STI interoperables de tráfico y desplazamientos a escala de la UE. Dichos puntos de acceso nacionales son un componente importante del espacio común europeo de datos sobre movilidad con arreglo de la Estrategia Europea de Datos⁴¹ y es preciso basarse en ellos, especialmente en lo que respecta a la accesibilidad de los datos.

- (8) Para asegurar una implantación coordinada y eficaz de los STI en la Unión en su conjunto, conviene introducir especificaciones, incluidas, si procede, normas, que establezcan disposiciones y procedimientos más detallados, además de las ya adoptadas. Antes de adoptar especificaciones nuevas o revisadas, la Comisión debe comprobar que cumplen determinados principios definidos que se recogen en el anexo II. Debe concederse prioridad en primer lugar a los cuatro principales ámbitos de desarrollo e implantación de STI. Durante la ulterior ejecución de STI, debe tenerse en cuenta, en términos de progreso tecnológico y esfuerzos financieros realizados, la infraestructura existente de STI que haya establecido cada Estado miembro. Si procede, debe garantizarse, en particular en el caso de los STI-C, que los requisitos para los sistemas de STI no impongan ni favorezca la utilización de un tipo concreto de tecnología.
- (9) Las especificaciones deben tener en cuenta y aprovechar la experiencia y los resultados ya obtenidos en el ámbito de los STI, los STI-C y la movilidad cooperativa, conectada y automatizada, en particular en el contexto de las plataformas de STI-C⁴² y de movilidad cooperativa, conectada y automatizada⁴³, el Foro Europeo para la Movilidad Multimodal de Pasajeros⁴⁴ y la Plataforma Europea para la Implantación de eCall⁴⁵.
- (10) Las especificaciones deben fomentar la innovación. Por ejemplo, la mayor disponibilidad de datos debería conllevar el desarrollo de nuevos servicios de STI, y viceversa, la innovación debería identificar las necesidades de especificaciones futuras. La asociación europea sobre movilidad cooperativa, conectada y automatizada en el marco de Horizonte Europa debe apoyar el desarrollo y la prueba de los próximos servicios de STI-C, facilitando la integración de vehículos altamente automatizados en los nuevos servicios de movilidad multimodal.

procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario (DO L 247 de 18.9.2013, p. 6); Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21); y Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (DO L 272 de 21.10.2017, p. 1).

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

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Código E03188 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

⁴³ Código E03657 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

⁴⁴ Código XXXXX en el registro de grupos de expertos de la Comisión y otras instancias similares.

⁴⁵ Código E02481 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

- (11) Los STI-C utilizan tecnologías que permiten a los vehículos de carretera comunicarse entre sí y con la infraestructura en las carreteras, incluidas las señales de tráfico. Dichos servicios constituyen una categoría de servicios de STI, basados en una arquitectura abierta que permite la relación de muchos a muchos o de par a par entre estaciones STI-C. Esto significa que todas las estaciones STI-C deben intercambiar mensajes de forma segura entre ellas y no limitarse al intercambio de mensajes con estaciones predefinidas. La mayoría de los servicios exigen garantizar la autenticidad y la integridad de los mensajes de STI-C que contengan información, como la posición, la velocidad y el rumbo. Por consiguiente, debe establecerse un modelo común de confianza europeo de los STI-C para todas las estaciones STI-C, independientemente de las tecnologías de la comunicación utilizadas. Dicho modelo debe aplicarse mediante la adopción de una política sobre el uso de la infraestructura de clave pública (ICP). El nivel más alto de esta ICP debe ser la lista de confianza europea de los certificados, que consiste en entradas de todas las autoridades de certificación raíz de confianza en Europa. Para garantizar el buen funcionamiento de dicho modelo de confianza de los STI-C, determinadas tareas deben llevarse a cabo a nivel central. La Comisión debe velar por que realicen esas tareas esenciales, en particular en lo que se refiere a las funciones de la autoridad responsable de la política de certificación de los STI-C, el gestor de la lista de confianza y el punto de contacto de los STI-C.
- (12) La mayoría de las medidas en virtud de la Directiva 2010/40/UE, con la excepción de eCall, se han centrado en garantizar la interoperabilidad y accesibilidad de los datos ya disponibles en formato digital legible por máquina y en la implantación de los servicios de STI, pero no han impuesto a las partes interesadas pertinentes la obligación de facilitar dichos datos ni de implantar servicios específicos. La utilización de una serie de servicios esenciales de STI se ha generalizado. Por ejemplo, la detección de incidentes que permite proporcionar servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, o los datos cruciales, entre ellos, las normas de tráfico que apoyan servicios importantes, como los límites de velocidad, y a los vehículos equipados con un asistente de velocidad inteligente con arreglo al Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁶. Se considera que es necesario el suministro obligatorio de estos servicios esenciales de STI y datos cruciales a fin de garantizar tanto la disponibilidad continua de dichos datos como la prestación continua de tales servicios en toda la Unión. Los tipos de datos y los servicios, cuyo suministro es indispensable hacer obligatorio, deben identificarse sobre la base de las especificaciones establecidas en los actos delegados que complementan la Directiva 2010/40/UE y reflejar los tipos de datos y servicios establecidos en ella.
- (13) El estudio de 2020 *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* [«Aplicación de transporte accesible para personas con movilidad reducida»],

⁴⁶ Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p 1).

documento en inglés]⁴⁷ muestra que cuando se utilizan los aspectos de accesibilidad como variables de búsqueda, la falta de datos suficientes sobre las características de accesibilidad impide actualmente una planificación fiable de los desplazamientos. A fin de seguir mejorando la accesibilidad del sistema de transporte y facilitar los desplazamientos de las personas con discapacidad y movilidad reducida, los servicios digitales para la movilidad multimodal necesitan disponer de datos sobre nodos de acceso y sus características de accesibilidad.

- (14) Una mayor integración de los STI y de los sistemas avanzados de asistencia al conductor, o de los sistemas de vehículos e infraestructuras en general, implica que dichos sistemas dependerán cada vez más de la información que se facilitan mutuamente. Este es el caso, en particular, de los STI-C. Esta dependencia aumentará cuanto mayor sea el nivel de automatización. Se espera que estos niveles más elevados de automatización aprovechen la comunicación entre vehículos e infraestructuras para organizar maniobras y facilitar los flujos de tráfico, contribuyendo también a un transporte más sostenible. Poner en peligro la integridad de los servicios de STI podría tener una gran incidencia en la seguridad vial, por ejemplo, si se comunica el límite de velocidad equivocado o si un vehículo efectúa una parada de emergencia por un peligro inexistente. A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en situaciones de emergencia en las que la integridad de los servicios de STI se vea comprometida, con objeto de adoptar contramedidas para abordar las causas y las consecuencias de dicha situación. Estas medidas deben adoptarse lo más rápidamente posible y aplicarse inmediatamente. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸. Habida cuenta de la necesidad de garantizar la continuidad del transporte, procede aplicar la prórroga de la validez de dicha medida más allá de seis meses, haciendo uso de la posibilidad prevista en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Se debe poner fin a estas contramedidas tan pronto como se aplique una solución alternativa o se haya solventado la situación de emergencia.
- (15) Cuando la implantación y utilización de las aplicaciones y servicios de STI impliquen el tratamiento de datos personales, este debe ejecutarse de conformidad con el Derecho de la Unión sobre la protección de datos personales, en particular, según lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹ y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.

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

⁴⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁴⁹ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁵⁰ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

- (16) Cuando impliquen el tratamiento de datos personales, las especificaciones que se elaboren en virtud de la presente Directiva deben tener en cuenta los requisitos del Reglamento (UE) 2016/679 y de la Directiva 2002/58/CE. En particular, siempre que sea posible alcanzar los fines perseguidos utilizando datos anónimos en lugar de datos personales, debe fomentarse el anonimato como una de las técnicas para mejorar la privacidad de las personas, en consonancia con el principio de protección de datos desde el diseño.
- (17) La Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad general de los productos⁵¹ se aplica a los productos para los que la legislación sectorial no establece disposiciones más específicas con el mismo objetivo de seguridad, así como cuando los requisitos de seguridad impuestos por una legislación sectorial no cubren los aspectos y riesgos o la categoría de riesgos cubiertos por dicha Directiva (la denominada «red de seguridad»).
- (18) Cuando sea preciso para llevar a cabo una evaluación de la conformidad, las especificaciones deben incluir disposiciones detalladas que establezcan el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes. Con respecto a determinados servicios de STI, en particular, los servicios de STI-C, el cumplimiento continuo de determinados requisitos y la interoperabilidad son esenciales para garantizar la seguridad y el correcto funcionamiento del sistema. Por consiguiente, cuando sea necesario, las especificaciones que establecen los requisitos de los productos también deben fijar procedimientos relacionados con la vigilancia del mercado, incluida una cláusula de salvaguardia. Estas disposiciones deben basarse en la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵², especialmente en lo que se refiere a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y la vigilancia del mercado. El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³ crea un marco para la homologación y la vigilancia del mercado de vehículos de motor y equipos o piezas conexos, y los Reglamentos (UE) n.º 167/2013⁵⁴ y (UE) n.º 168/2013⁵⁵ del Parlamento Europeo y del Consejo establecen normas en materia de homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y de los tractores agrícolas o forestales y sus equipos o piezas conexos. Sería, por lo tanto, una duplicación de trabajo establecer la evaluación de la conformidad de los equipos y aplicaciones que entren en el ámbito de

⁵¹ Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos (DO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

⁵² Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

⁵³ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y 595/2009 y se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

⁵⁴ Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

⁵⁵ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

aplicación de esos actos legislativos. No obstante, dichos actos legislativos sobre la homologación de vehículos son aplicables a los equipos de STI conexos instalados en los vehículos, no a los equipos y soportes lógicos de STI de las infraestructuras viarias externas. En tales casos, las especificaciones podrían establecer procedimientos de evaluación de la conformidad y la vigilancia del mercado. Dichos procedimientos deben limitarse a lo que resulte necesario en cada caso.

- (19) Cuando la implantación y uso de los equipos y soporte lógicos de STI incluyan sistemas de inteligencia artificial, deben tenerse en cuenta las disposiciones pertinentes de la próxima Ley de Inteligencia Artificial⁵⁶.
- (20) En el caso de las aplicaciones y los servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento exactos y garantizados, conviene utilizar infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión. Deben explotarse las sinergias entre los sectores espacial y del transporte de la Unión para fomentar un uso más amplio de las nuevas tecnologías, que responden a la necesidad de disponer de servicios de temporización y posicionamiento precisos y garantizados. El Programa Espacial de la Unión creado en virtud del Reglamento (UE) 2021/696 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁷ proporciona datos, información y servicios de alta calidad, actualizados y seguros a través de Galileo, el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS) y los sistemas Copernicus.
- (21) La prestación de servicios de temporización y posicionamiento seguros y fiables es un elemento esencial para el funcionamiento eficaz de las aplicaciones y servicios de STI. Por consiguiente, conviene garantizar su compatibilidad con el mecanismo de autenticación del programa Galileo, a fin de reducir la falsificación de las señales de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS).
- (22) Para la elaboración de los programas de trabajo adoptados por la Comisión en virtud de la Directiva 2010/40/UE, se debe consultar a los Estados miembros y otras partes interesadas pertinentes, incluidos otros grupos de expertos y comités de la Comisión que se ocupan de los aspectos digitales del transporte.
- (23) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la adopción del modelo para los informes que deben presentar los Estados miembros, así como a la aprobación y actualización de los programas de trabajo. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸.

⁵⁶ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial (Ley de Inteligencia Artificial) y se modifican determinados actos legislativos de la Unión [COM(2021) 206 final].

⁵⁷ Reglamento (UE) 2021/696 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crean el Programa Espacial de la Unión y la Agencia de la Unión Europea para el Programa Espacial (DO L 170 de 12.5.2021, p. 69).

⁵⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (24) Para alcanzar los objetivos de la presente Directiva, durante un período de cinco años a partir de su entrada en vigor, deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar la lista de los tipos de datos, cuya disponibilidad debe garantizar los Estados miembros, así como la lista de servicios de STI, cuya implantación deben asegurar. Este período debe prorrogarse tácitamente por períodos de la misma duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a tal prórroga. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos y partes interesadas, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁵⁹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (25) A fin de garantizar un planteamiento coordinado, la Comisión debe velar por la coherencia entre las actividades del comité establecido por la presente Directiva y de los comités establecidos por los Reglamentos (UE) n.º 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² y (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por la Directiva 2007/2/CE⁶³ y la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴.
- (26) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, garantizar la implantación coordinada y coherente de STI interoperables en el conjunto de la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros o por el sector privado y, en cambio, debido a su dimensión y sus efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (27) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos⁶⁵, en casos

⁵⁹ Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

⁶⁰ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁶¹ Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

⁶² Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

⁶³ Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2007, por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea (Inspire) (DO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

⁶⁴ Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

⁶⁵ DO C 369, 17.12.2011, p. 14.

justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

- (28) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, a quien se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁶ y emitió un dictamen el XX de XX de 2022.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2010/40/UE

La Directiva 2010/40/UE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. La presente Directiva prevé la disponibilidad de datos y la implantación de los servicios de STI en los ámbitos prioritarios a que se refiere el artículo 2, con un ámbito geográfico específico, tal como se especifica en los anexos III y IV.»
- 2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A los efectos de la presente Directiva, los siguientes ámbitos serán prioritarios para la elaboración y utilización de especificaciones y normas:

 - a) I. Servicios de STI relacionados con la información y la movilidad.
 - b) II. Servicios de STI para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico.
 - c) III. Servicios de STI relacionados con la seguridad vial.
 - d) IV. Servicios de movilidad cooperativa, conectada y automatizada.»
- 3) El artículo 4 se modifica como sigue:
 - a) el punto 18 se sustituye por el texto siguiente:

«18) “norma”: toda norma tal como se define en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

⁶⁶ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

*Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE, del Consejo, y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).».

b) Se añaden los siguientes puntos 19 a 24:

«19) “sistemas de transporte inteligentes y cooperativos” o “STI-C”: sistemas de transporte inteligentes que permiten a los usuarios de estos sistemas cooperar mediante el intercambio de mensajes seguros y fiables.

20) “servicio STI-C”: servicio de STI prestado a través de STI cooperativos.

21) “disponibilidad de datos”: existencia de datos en un formato digital legible por máquina.

22) “punto de acceso nacional”: una interfaz digital creada por un Estado miembro que constituye un punto de acceso único a los datos, tal como se define en las especificaciones adoptadas con arreglo al artículo 6.

23) “accesibilidad de los datos”: la posibilidad de solicitar y obtener datos en un formato digital legible por máquina a través de los puntos de acceso nacionales.

24) “servicio digital de movilidad multimodal”: un servicio que proporciona información sobre los datos relativos al tráfico y los desplazamientos, como la ubicación de las instalaciones de transporte, los horarios, la disponibilidad o las tarifas de más de un modo de transporte, que puede incluir elementos que permitan efectuar reservas o pagos, o expedir billetes.».

4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Aplicación de las especificaciones a la implantación de los STI

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las especificaciones adoptadas por la Comisión de conformidad con el artículo 6 se apliquen a las aplicaciones y los servicios de STI, cuando se implanten, de conformidad con los principios del anexo II. Esta disposición se entiende sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a decidir sobre la implantación de dichas aplicaciones y servicios en su territorio. Este derecho se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 6 *bis* y 6 *ter*. Cuando proceda, los Estados miembros también cooperarán en la aplicación de dichas especificaciones.

2. Los Estados miembros cooperarán, asimismo, en relación con los ámbitos prioritarios, siempre que no se hayan adoptado especificaciones con respecto a estos.

3. Los Estados miembros también cooperarán, cuando sea necesario, con las partes interesadas pertinentes, en los aspectos operativos de la aplicación y el cumplimiento de las especificaciones adoptadas por la Comisión, como las normas y los perfiles armonizados de la UE, las definiciones comunes, los metadatos comunes, los requisitos comunes de calidad y los aspectos relacionados con la interoperabilidad de las arquitecturas de los puntos de acceso nacionales, las condiciones comunes de intercambio de datos, así como las actividades comunes de formación y divulgación.».

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Sin perjuicio de los procedimientos previstos en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo*, las especificaciones, si procede, estipularán las condiciones en que los Estados miembros podrán, previa notificación a la Comisión, establecer normas adicionales para el suministro de servicios de STI en la totalidad o parte de su territorio, siempre que tales normas no supongan un obstáculo para la interoperabilidad.».

b) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Las especificaciones, cuando proceda, se basarán en las normas mencionadas en el artículo 8.

Las especificaciones incluirán, según proceda y, en particular cuando esté justificado en interés de la seguridad y la interoperabilidad, normas sobre la evaluación de la conformidad y la vigilancia del mercado, incluida una cláusula de salvaguardia, con arreglo a la Decisión n.º 768/2008/CE.

Las especificaciones cumplirán los principios establecidos en el anexo II.».

*Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).».

6) Se insertan los artículos 6 *bis* y 6 *ter* siguientes:

«*Artículo 6 bis*

Disponibilidad de datos

Los Estados miembros velarán por que se disponga de datos para el ámbito geográfico relativo a cada tipo de dato enumerado en el anexo III, lo antes posible y, a más tardar, en la fecha respectiva establecida en dicho anexo.

Los Estados miembros garantizarán la accesibilidad de dichos datos en los puntos de acceso nacionales en la misma fecha.

Implantación de los servicios de STI

Los Estados miembros velarán por la implantación de los servicios de STI especificados en el anexo IV para el ámbito geográfico establecido en dicho anexo a más tardar en la fecha especificada en el mismo.»

7) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se insertan los apartados 1 *bis* y 1 *ter* siguientes:

«1 *bis*. Tras un análisis coste-beneficio y una evaluación de impacto que incluya las consultas oportunas, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 12, a fin de modificar la lista de tipos de datos del anexo III, incluida la fecha de aplicación y el ámbito geográfico de cada tipo de dato. Estas modificaciones serán coherentes con las categorías de datos que figuren en el último programa de trabajo adoptado de conformidad con el artículo 17, apartado 5.

1 *ter*. Tras un análisis coste-beneficio que tenga debidamente en cuenta la evolución del mercado y de la tecnología, y una evaluación de impacto que incluya las consultas oportunas, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 12, a fin de modificar la lista de servicios de STI que figura en el anexo IV, incluida la fecha de aplicación y el ámbito geográfico de cada servicio de STI. Estas modificaciones serán coherentes con la lista de servicios de STI que figure en el último programa de trabajo adoptado de conformidad con el artículo 17, apartado 5.»

b) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Respecto de los actos delegados a que se refiere el presente artículo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 12.»

8) Se inserta el artículo 7 *bis* siguiente:

«*Artículo 7 bis*

Medidas provisionales

En situaciones de emergencia que tengan repercusiones directas graves en la seguridad vial, la ciberseguridad o la disponibilidad e integridad de los servicios de STI, y que puedan comprometer el funcionamiento seguro y adecuado del sistema de transporte de la Unión, con el fin de remediar esta situación, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables que suspendan o establezcan obligaciones en los ámbitos prioritarios establecidos en el artículo 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 15, apartado 3. Tales actos de ejecución se limitarán estrictamente a abordar las causas y consecuencias de la situación de emergencia en cuestión.»

9) En el artículo 8, apartado 1, la referencia a la «Directiva 98/34/CE» se sustituye por la referencia a la «Directiva (UE) 2015/1535».

- 10) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Normas sobre la protección de los datos y la privacidad

Cuando las especificaciones adoptadas de conformidad con el artículo 6 se refieran al tratamiento de datos sobre el tráfico, los desplazamientos o la red viaria que sean datos personales, tal como se definen en el artículo 4, punto 1, del Reglamento (UE) 2016/679*, establecerán las categorías de dichos datos y preverán las garantías adecuadas en materia de protección de datos personales de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y la Directiva 2002/58/CE. Cuando proceda, se fomentará el uso de datos anónimos.

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

- 11) Se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 bis

Sistema de la UE para la gestión de credenciales de seguridad de los STI cooperativos

Las especificaciones del ámbito prioritario a que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra d), que la Comisión deberá adoptar en el ejercicio de sus competencias de conformidad con el artículo 7, apartado 1, establecerán el sistema de gestión de credenciales de seguridad de los STI-C a que se refiere el punto 4.3 del anexo I. Dicho sistema incluirá las siguientes funciones:

- a) autoridad responsable de la política de certificación de los STI-C,
- b) gestor de la lista de confianza de STI-C y
- c) punto de contacto de los STI-C.

La Comisión será responsable de garantizar la ejecución de dichas funciones.».

- 12) En el artículo 12, apartado 2, la fecha «27 de agosto de 2017» se sustituye por «[Oficina de Publicaciones: insertar la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]».
- 13) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité Europeo de STI. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 5. Los actos de ejecución adoptados en virtud del presente apartado seguirán en vigor hasta que se deroguen. La Comisión derogará dichos actos una vez que se haya solventado la situación de emergencia o se modifique el acto delegado pertinente que complementa la presente Directiva para remediar la situación, si esta última fecha es anterior.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para emitir el dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

14) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 17

Información y programa de trabajo

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el [fecha de entrada en vigor + doce meses], un informe sobre la ejecución de la presente Directiva y de todos los actos delegados que la completen, sobre sus actividades y proyectos nacionales en relación con los ámbitos prioritarios, así como sobre la aplicación de los artículos 6 *bis* y 6 *ter*.

2. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, el modelo del informe inicial y el informe de situación, incluida una lista de los indicadores clave de rendimiento que deberán figurar en dichos informes. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

3. Con posterioridad al informe inicial, los Estados miembros informarán cada tres años sobre los progresos realizados en la ejecución de la presente Directiva y de todos los actos delegados que la completen, a que se refiere el apartado 1.

4. La Comisión presentará, dieciocho meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, sobre los progresos realizados en la ejecución de la presente Directiva. El informe irá acompañado de un análisis sobre el funcionamiento y ejecución, incluidos los recursos financieros utilizados y necesarios, de los artículos 5 a 11 y del artículo 16 y evaluará la necesidad de modificar la presente Directiva, si procede.

5. A más tardar el [fecha de entrada en vigor + doce meses], la Comisión, previa consulta con las partes interesadas pertinentes y mediante un acto de ejecución, adoptará un programa de trabajo. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 15, apartado 4. El programa de trabajo incluirá los objetivos y el plazo para su aplicación cada año, así como la lista de categorías de datos y servicios de STI para los que la Comisión podrá adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 7, apartados 1 *bis* y 1 *ter*.

Con anterioridad a toda prórroga ulterior de cinco años de los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12, apartado 2, la Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, un nuevo programa de trabajo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 4.»

- 15) Los anexos I y II se sustituyen por el texto que figura en el anexo II de la presente Directiva.
- 16) Se añaden los anexos III y IV, tal como figuran en los anexos III y IV de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [fecha de entrada en vigor + dieciocho meses]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta