

Bruxelles, 16 decembrie 2021
(OR. en)

15114/21

**Dosar interinstituțional:
2021/0419 (COD)**

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

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 decembrie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 813 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 813 final.

Anexă: COM(2021) 813 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor
de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte
moduri de transport**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la adoptarea unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport¹.

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Mobilitatea și transportul sunt esențiale pentru cetățenii Uniunii și pentru economia europeană în ansamblu. Libera circulație a persoanelor și a bunurilor peste frontierele interne este una dintre libertățile fundamentale ale Uniunii Europene (UE) și ale pieței unice a acesteia. În decembrie 2020, Comisia Europeană a adoptat comunicarea privind Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă („strategia”)², care propune o transformare fundamentală a sistemului european de transport pentru a atinge obiectivul unei mobilități durabile, inteligente și reziliente. Digitalizarea este un motor indispensabil al acestei transformări. Digitalizarea va face ca întregul sistem de transport să devină mai eficient și mai fluid. De asemenea, aceasta va spori și mai mult nivelurile de siguranță, securitate, fiabilitate și confort.

Strategia identifică implementarea sistemelor de transport inteligente (STI) drept o acțiune-cheie pentru construirea unui sistem de mobilitate multimodal, conectat și automatizat. Acesta combină noile evoluții, cum ar fi mobilitatea ca serviciu (MaaS) și mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată (CCAM). CCAM transformă un conducător auto într-un utilizator al unui parc comun de vehicule, complet integrat într-un sistem de transport multimodal, a cărui fluiditate este asigurată de servicii de mobilitate digitale multimodale (MDMS), cum ar fi aplicațiile MaaS.

Strategia este clară: pentru ca transportul să devină cu adevărat mai durabil, trebuie să asigurăm o multimodalitate eficientă și fluidă, utilizând cel mai eficient mod de transport pentru fiecare segment al călătoriei. În plus, fiecare mod de transport trebuie să devină mai eficient; pentru transportul rutier, acest lucru înseamnă că soluțiile comune trebuie să ofere din ce în ce mai mult o alternativă viabilă la deținerea de vehicule private. Acest lucru încurajează, de asemenea, utilizarea vehiculelor cu emisii zero, întrucât utilizatorii serviciilor de mobilitate partajată vor avea la dispoziție un întreg parc auto. În acest fel, se atenuează anxietatea cu privire la autonomie sau la costul de achiziție, în special atunci când flota respectivă se poate reîncărca automat. Cu alte cuvinte, serviciile STI emergente pot accelera utilizarea vehiculelor cu emisii zero și, de asemenea, pot contribui la utilizarea mai eficientă a acestora.

În cele din urmă, fluidizarea fluxurilor de trafic rutier (cu mențiunea că utilizarea flotelor cu emisii zero nu ar trebui să conducă la ambuteiaje cu emisii zero) va contribui, de asemenea, la un transport mai durabil. În mod ideal, vehiculele cu emisii zero utilizate în comun funcționează ca servicii de legătură pentru moduri de transport existente și chiar mai eficiente, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, asigurând o călătorie fluidă și mai favorabilă incluziunii. Congestionarea traficului rutier implică, la nivelul UE, costuri economice de peste 1 % din PIB pe an³, evaluate din perspectiva timpului pierdut de cetățeni și de lucrători, dar și

¹ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

² COM(2020) 789 final.

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

din perspectiva unei logistici nefiabile și ineficiente pentru alimentarea economiei. Prin reducerea incidentelor și îmbunătățirea gestionării traficului, STI pot contribui la reducerea congestionării traficului și pot aduce o contribuție importantă în ceea ce privește eficiența economică și competitivitatea economiei UE. Implementarea STI are potențialul de a îmbunătăți semnificativ siguranța rutieră, eficiența traficului și confortul, ajutând utilizatorii să ia deciziile corecte și să se adapteze la situația traficului. De asemenea, acestea permit o mai bună utilizare a infrastructurii existente, multiplicarea opțiunilor multimodale și îmbunătățirea gestionării traficului.

Comunicarea intitulată „O strategie europeană privind datele”⁴, adoptată de Comisie în februarie 2020, recunoaște că inovarea bazată pe date va aduce beneficii enorme pentru cetățeni prin contribuția sa la Pactul verde european⁵ și prin contribuția sa la adaptarea Europei la era digitală⁶.

Directiva 2010/40/UE (Directiva STI) a fost concepută ca un cadru pentru accelerarea și coordonarea implementării și utilizării STI aplicate în domeniul transportului rutier și pentru interfețele sale cu alte moduri de transport.

Strategia a anunțat că Directiva STI va fi revizuită în curând, alături de unele dintre regulamentele sale delegate. De asemenea, strategia a evidențiat intenția Comisiei de a sprijini instituirea unui mecanism de coordonare în 2021 pentru punctele de acces naționale create în temeiul Directivei STI.

Comisia a realizat o evaluare ex-post a Directivei STI⁷, în urma căreia a concluzionat că directiva a avut un impact pozitiv asupra implementării STI în întreaga UE. Concluziile evaluării au arătat, de asemenea, că directiva rămâne un instrument relevant pentru abordarea: (i) lipsei de coordonare în implementarea STI la nivelul UE și (ii) a implementării lente, riscante și ineficiente din punctul de vedere al costurilor a STI. Evaluarea a indicat, de asemenea, că utilizarea STI este în creștere, dar și că, în pofida îmbunătățirilor, implementarea STI este încă adesea limitată din punct de vedere geografic. Există în continuare o nevoie clară de a lua măsuri suplimentare privind interoperabilitatea, cooperarea și schimbul de date pentru a permite furnizarea unor servicii STI fluide și continue în întreaga UE.

În plus, în octombrie 2019, Comisia a prezentat un raport Parlamentului European și Consiliului privind punerea în aplicare a Directivei STI. Acest raport a evidențiat: (i) necesitatea îmbunătățirii în continuare a coordonării în ceea ce privește accesibilitatea datelor, (ii) necesitatea luării în considerare a apariției unor noi teme și provocări în materie de STI și (iii) necesitatea îmbunătățirii disponibilității principalelor tipuri de date în cadrul întregii rețele de transport rutier (și anume, prin punerea la dispoziție a acestor tipuri de date într-un format digital care poate fi citit automat).

Prin urmare, prezenta propunere abordează următoarele aspecte: (i) lipsa interoperabilității și a continuității aplicațiilor, sistemelor și serviciilor, (ii) lipsa unei concertări și a unei cooperări eficiente între părțile interesate și (iii) problemele nerezolvate legate de disponibilitatea și partajarea datelor care sprijină serviciile STI. Propunerea realizează acest lucru în special prin extinderea domeniului de aplicare actual al directivei pentru a acoperi provocările noi și emergente și prin permiterea introducerii obligativității serviciilor STI esențiale în întreaga UE. Implementarea serviciilor STI se va baza pe disponibilitatea datelor necesare pentru a

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

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

⁷ SWD(2019) 368 final.

furniza informații fiabile, asigurându-se astfel valorificarea beneficiilor digitalizării în sectorul rutier. Aspectele menționate mai sus vor fi abordate, de asemenea, prin intermediul unor norme suplimentare pentru îmbunătățirea alinierii la practicile și standardele actuale.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere face parte dintr-un pachet de inițiative legislative menite să contribuie la obiectivele de decarbonizare, digitalizare și reziliență sporită a infrastructurii de transport. Pe lângă revizuirea Directivei STI, acest pachet include revizuirea Regulamentului TEN-T⁸ și a pachetului privind mobilitatea urbană⁹, ambele incluzând dispoziții referitoare la implementarea serviciilor STI. De exemplu, revizuirea Regulamentului TEN-T abordează mijloacele de detectare a evenimentelor legate de siguranța rutieră, făcând posibilă furnizarea de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră participanților la trafic în temeiul prezentei propuneri.

Prezenta propunere este coerentă cu propunerea de regulament nou privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, prezentată de Comisie la 14 iulie 2021¹⁰, care ar urma să abroge Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi¹¹. Datele privind punctele de reîncărcare și de realimentare puse la dispoziție în temeiul acestui regulament trebuie să fie accesibile prin intermediul punctelor de acces naționale instituite în temeiul Directivei STI.

Prezenta propunere este, de asemenea, coerentă cu și aliniată la alte cadre juridice din domeniul transporturilor, cum ar fi Regulamentul privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI)¹², și alte acte legislative referitoare la diferite moduri de transport, în special în ceea ce privește definirea domeniului de aplicare din anexa I la prezenta directivă și valoarea adăugată pentru dezvoltarea serviciilor de mobilitate digitale multimodale.

În ceea ce privește siguranța rutieră, strategia a confirmat obiectivul de reducere aproape la zero, până în 2050, a numărului de decese pentru toate modurile de transport din UE. În ceea ce privește transportul rutier, domeniul de aplicare al Directivei STI vizează mai multe acțiuni care contribuie la acest obiectiv ambițios. De exemplu, sistemul eCall este o măsură post-coliziune menită să accelereze timpul de răspuns în situații de urgență și, prin urmare, să reducă numărul deceselor și al vătămarilor grave. STI cooperative permit vehiculelor, infrastructurii de transport și altor participanți la trafic să comunice și să își coordoneze acțiunile. STI cooperative au un potențial semnificativ de a reduce numărul și gravitatea accidentelor. Serviciile de informații referitoare la evenimente legate de siguranță sau la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane contribuie la siguranța participanților la trafic. Obligatorietatea disponibilității datelor esențiale într-un format care poate fi citit automat va îmbunătăți funcționarea serviciilor de siguranță, cum ar fi asistența inteligentă pentru controlul vitezei, iar introducerea obligativității serviciilor de informații în materie de trafic legate de siguranță va îmbunătăți siguranța traficului.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 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 JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

¹² JO L 249, 31.7.2020, p. 33.

Prezenta propunere este coerentă cu normele privind drepturile și obligațiile pasagerilor, precum normele prevăzute la articolul 10 din Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului¹³.

În plus, Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei¹⁴ în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic este în curs de revizuire¹⁵. Se preconizează că, în urma acestei revizuirii, se vor identifica tipurile de date esențiale și se vor introduce noi tipuri de date esențiale în legătură cu reglementările rutiere: (i) restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime, (ii) străzi cu sens unic și (iii) limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, statutul actual al accesului și condițiile de circulație în zonele de trafic reglementate. Prezenta propunere este coerentă cu modificările preconizate în legătură cu actul delegat. În plus, datorită importanței celor trei puncte de date suplimentare, odată cu adoptarea noului act delegat, va fi oportun să se aibă în vedere includerea acestora în lista de tipuri de date a căror disponibilitate și furnizare urmează să devină obligatorii.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Strategia europeană privind datele a anunțat crearea unor spații comune și interoperabile ale datelor la nivelul UE în sectoare economice strategice și în domenii de interes public. Aceste spații ale datelor includ un spațiu european comun al datelor privind mobilitatea. Directiva STI este o componentă importantă a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea, deoarece prevede disponibilitatea și accesibilitatea datelor privind traficul și călătoriile multimodale în punctele de acces naționale.

Aceste date oferă sprijin în special pentru sistemele avansate de asistență a conducătorului auto, cum ar fi noile sisteme pentru vehicule în temeiul Regulamentului (UE) 2019/2144 privind siguranța generală¹⁶.

Propunerea a fost aliniată la alte cadre juridice ale UE, cum ar fi Regulamentul general privind protecția datelor [Regulamentul (UE) 2016/679]¹⁷, Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice (Directiva 2002/58/CE)¹⁸ și Regulamentul (UE) 2019/2144 privind siguranța generală¹⁹. Dacă este cazul, măsurile prevăzute în prezenta propunere trebuie să țină seama în mod corespunzător de viitoarea Lege privind inteligența artificială²⁰.

Prezenta directivă sprijină politicile de cercetare și inovare în domeniul climei, al energiei și al mobilității din cadrul Programului-cadru de cercetare Orizont Europa pentru perioada 2021-2027 în ceea ce privește cercetarea și dezvoltarea de tehnologii inovatoare în domeniul STI, STI cooperative (C-ITS) și CCAM.

¹³ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 172, 17.5.2021, p. 1).

¹⁴ Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 157, 23.6.2015, p. 21).

¹⁵ Se preconizează că actul delegat va fi adoptat în T1 2022.

¹⁶ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

¹⁷ JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

¹⁸ JO L 201, 31.7.2002, p. 37.

¹⁹ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

²⁰ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (Legea privind inteligența artificială) și de modificare a anumitor acte legislative ale Uniunii [COM(2021) 206 final].

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Inițiativa de modificare nu schimbă temeiul juridic al Directivei STI, respectiv articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Directiva STI abordează aspecte transnaționale ale transportului care nu pot fi abordate în mod satisfăcător de statele membre pe cont propriu, cum ar fi interoperabilitatea echipamentelor și consolidarea pieței interne a serviciilor STI la nivel mondial. Astfel, aceasta contribuie la crearea de locuri de muncă și la creșterea economică.

În conformitate cu principiul subsidiarității, utilizarea unei directive sau a unei directive-cadru, cum ar fi Directiva STI, rămâne unul dintre mijloacele cele mai adecvate pentru atingerea scopului urmărit. Principiile generale și condițiile favorizante pentru implementarea STI sunt stabilite pe baza specificațiilor elaborate cu implicarea semnificativă a experților tematici desemnați de statele membre.

Comisia consideră că ar trebui să fie obligatorii punerea la dispoziție și furnizarea anumitor tipuri de date și servicii STI. Listele inițiale ale acestor date și servicii sunt incluse în propunere. Propunerea include, de asemenea, un mecanism de actualizare a acestor liste, pe baza unei consultări consolidate a părților interesate și a aprobării prealabile oficiale din partea statelor membre.

În cadrul prerogativelor sale instituționale, Comisia va consolida, de asemenea, rolul Grupului consultativ european pentru STI, care include reprezentanți ai părților interesate relevante în domeniul STI din sectorul public și privat. Aceste părți interesate consiliază Comisia cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale punerii în aplicare și implementării STI în UE.

• Proporționalitatea

În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta propunere nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor sale. Comisia consideră că toate măsurile sunt proporționale în ceea ce privește impactul lor, astfel cum s-a demonstrat în evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă²¹. Intervenția propusă: (i) adaptează domeniul de aplicare al Directivei STI la domeniile noi și emergente ale serviciilor STI, (ii) consolidează rolurile părților interesate și coordonarea dintre acestea și (iii) introduce obligativitatea disponibilității datelor esențiale și a furnizării de servicii esențiale. Acest lucru este necesar pentru a adapta cadrul juridic al STI la un peisaj în schimbare, precum și pentru a asigura disponibilitatea datelor și a serviciilor necesare pentru a sprijini obiectivele strategiei.

• Alegerea instrumentului

Având în vedere modificările limitate aduse Directivei STI, Comisia consideră că o inițiativă de modificare este cea mai bună opțiune pentru revizuirea directivei.

²¹

A se adăuga trimiterea.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările ex-post/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluarea ex-post „REFIT” a Directivei STI a concluzionat că domeniul de aplicare al Directivei STI este încă relevant în prezent, domeniile prioritare identificate acoperind în continuare subiectele, serviciile și datele relevante. De asemenea, părțile interesate au considerat că directiva și actele sale delegate au contribuit la reducerea externalităților negative ale transportului.

În același timp, ca urmare a evoluțiilor societale și tehnologice, evaluarea a concluzionat că o serie de domenii necesită o atenție suplimentară în viitor. În special, s-a considerat că mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată necesită o atenție suplimentară. În plus, în cadrul evaluării, s-a preconizat că asigurarea disponibilității datelor relevante și a infrastructurii STI va conduce la implementarea unor servicii continue la nivelul UE. Evaluarea a concluzionat, de asemenea, că, până în prezent, s-au implementat doar un număr limitat de servicii STI interoperabile. Aceasta a evidențiat reticența persistentă în ceea ce privește schimbul de date, care continuă să fie un factor limitativ, precum și necesitatea de a îmbunătăți cooperarea cu și între părțile interesate.

Aspectele pe care propunerea urmărește să le abordeze au fost identificate în cadrul evaluării, și anume: (i) lipsa interoperabilității și a continuității aplicațiilor, sistemelor și serviciilor; (ii) lipsa unei concertări și a unei cooperări eficiente între părțile interesate și (iii) problemele nerezolvate legate de disponibilitatea și partajarea datelor care sprijină serviciile STI.

- **Consultările cu părțile interesate**

Procesul consultativ²² a implicat principalele grupuri-țintă prin trei metode diferite: o consultare publică, o consultare publică deschisă și consultări specifice. Fiecare dintre aceste metode este discutată în paragrafele de mai jos.

O consultare publică privind evaluarea inițială a impactului (EII)²³ pentru prezenta inițiativă s-a desfășurat în perioada 8 octombrie 2020-19 noiembrie 2020. Comisia a primit 34 de observații în cadrul acestei consultări publice, în principal din partea întreprinderilor, a asociațiilor de întreprinderi și a autorităților publice. ONG-urile, organizațiile consumatorilor și publicul larg au transmis, de asemenea, observații cu privire la EII.

La 3 noiembrie 2020, s-a lansat o consultare publică deschisă, încheiată la 2 februarie 2021. Chestionarul din cadrul consultării publice deschise a invitat părțile interesate să își exprime opiniile cu privire la principalele aspecte ale evaluării impactului, și anume: (i) principalele probleme abordate în evaluarea impactului, (ii) factorii determinanți ai acestor probleme, (iii) posibilele măsuri de politică pentru a aborda aceste probleme și factorii determinanți ai acestora, (iv) impactul probabil al acestor posibile măsuri de politică, și (v) relevanța acțiunii la nivelul UE pentru soluționarea acestor probleme. Comisia a primit în total 149 de răspunsuri.

Consultările specifice s-au desfășurat în patru părți, prezentate în paragrafele marcate cu liniuță de mai jos:

²² Pentru mai multe detalii, a se consulta anexa F la studiul de sprijin, care conține un raport privind consultarea părților interesate.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-ro>.

- la 15 februarie 2021, s-a lansat un sondaj online pentru toate grupurile principale de părți interesate, care a rămas deschis până la 26 martie 2021;
- la 16 februarie 2021, s-a lansat un program de interviuri cu 53 de părți interesate din toate grupurile principale de părți interesate, care a rămas deschis până la 6 mai 2021. În plus, s-au realizat șase interviuri exploratorii cu principalele părți interesate în faza inițială a studiului (noiembrie/decembrie 2020);
- în perioada decembrie 2020-iunie 2021, au avut loc șase ateliere cu părțile interesate;
- Comitetul european pentru STI a organizat reuniuni la 17 decembrie 2020 și 28 iunie 2021.

Pe parcursul perioadei de pregătire a evaluării impactului, Comisia s-a întâlnit, de asemenea, cu o gamă largă de părți interesate și a primit mai multe documente de poziție.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

În pregătirea acestei inițiative, Comisia a utilizat: (i) concluziile evaluării ex-post a Directivei STI²⁴, (ii) raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind punerea în aplicare a directivei²⁵ și (iii) rapoartele statelor membre pentru anul 2020 privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a Directivei STI²⁶.

De asemenea, părțile interesate au furnizat numeroase informații în cadrul activităților de consultare, completate de informațiile pe care acestea le-au furnizat Comisiei pe o bază ad-hoc. Evaluarea impactului se bazează într-o măsură considerabilă pe un studiu de sprijin extern însoțitor, realizat de un consultant²⁷.

O altă sursă de informații a provenit dintr-un amplu exercițiu de consultare pe care Comisia l-a desfășurat cu grupul de experți al statelor membre privind STI²⁸ cu privire la definirea tipurilor de date esențiale. Acest exercițiu s-a desfășurat în cadrul revizuirii Regulamentului delegat (UE) 2015/962 al Comisiei.

În general, sursele utilizate pentru întocmirea raportului de evaluare a impactului sunt numeroase, cuprinzătoare și reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

• **Evaluarea impactului**

Comitetul de control normativ a primit raportul de evaluare a impactului la 25 august 2021. Comitetul a emis un aviz pozitiv cu privire la raport, cu rezerve, la 27 septembrie 2021. Comitetul a considerat că raportul ar trebui îmbunătățit în continuare în ceea ce privește: (i) domeniul de aplicare al inițiativei, de exemplu modul în care aceasta va contribui la multimodalitate și la obiectivele Pactului verde european, (ii) problemele specifice abordate și cele mai importante opțiuni de politică, (iii) analiza impactului, (iv) alegerea opțiunii de politică preferate și (v) opiniile părților interesate.

Raportul final de evaluare a impactului include o descriere și o evaluare cuprinzătoare ale valorii adăugate a inițiativei și ale legăturilor sale cu alte inițiative de politică în secțiunile 1-

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 Raport final, studiu de sprijin pentru evaluarea impactului intitulat „Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului cu privire la revizuirea Directivei privind sistemele de transport inteligente (Directiva 2010/40/UE)”, 2021.

²⁸ Referința E01941 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

4. O descriere detaliată a opțiunilor de politică este inclusă în secțiunea 5. Secțiunea 6 prezintă o analiză cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor, iar secțiunea 7, o comparație a opțiunilor de politică. Rezumatul evaluării impactului și avizul Comitetului sunt disponibile pe site-ul web al Comisiei²⁹.

În cadrul raportului final de evaluare a impactului, s-au analizat trei opțiuni de politică. Un rezumat al fiecăreia dintre aceste trei opțiuni este prezentat în cele trei paragrafe marcate cu liniuță de mai jos:

- Opțiunea de politică 1: consolidarea principiilor de coordonare și de implementare. Această primă opțiune de politică introduce cel mai mare număr de măsuri de politică. Cu toate acestea, ea adoptă, în cea mai mare parte, o abordare care presupune intervenții minime, inclusiv în ceea ce privește măsurile legate de: (i) modificările aduse directivei pentru a permite extinderea aplicării acesteia în domenii noi și emergente ale serviciilor STI, (ii) abordarea deficiențelor identificate în cooperarea părților interesate prin măsuri de îmbunătățire a coordonării și (iii) asigurarea coerenței dispozițiilor directivei cu dispozițiile altor instrumente juridice existente. Aceasta include, de asemenea, măsuri care urmăresc: (i) consolidarea în continuare a coordonării tuturor părților interesate relevante, (ii) instituționalizarea unor părți ale cadrului de guvernare și (iii) adaptarea directivei la exigențele viitorului, astfel încât aceasta să funcționeze în contextul viitoarelor inițiative de politică ale UE;
- Opțiunea de politică 2: obligativitatea colectării și a disponibilității datelor esențiale. Această intervenție introduce obligativitatea colectării și a schimbului de date esențiale pentru funcționarea serviciilor esențiale, ca mijloc de stimulare a implementării unor astfel de servicii. Aceste măsuri păstrează toate celelalte aspecte ale opțiunii de politică 1, urmărind, în același timp, să îmbunătățească: (i) disponibilitatea datelor, (ii) calitatea datelor, (iii) accesul la date, (iv) schimbul de date și (v) utilizarea datelor;
- Opțiunea de politică 3: obligativitatea furnizării de servicii esențiale. Această intervenție include posibilitatea de a introduce obligativitatea implementării unor servicii esențiale prin intermediul actelor delegate. Ea valorifică în special îmbunătățirea disponibilității, a calității, a schimbului și a utilizării datelor promovate de opțiunea de politică 2 și urmărește să sprijine în continuare implementarea unor servicii interoperabile și continue.

Comisia preferă în mod clar opțiunea de politică 2 față de opțiunea de politică 1, deoarece aceasta oferă beneficii semnificativ mai mari, precum și cel mai bun raport costuri-beneficii. Obligatorietatea colectării de date și, ca urmare a acesteia, adoptarea serviciilor STI sporesc, de asemenea, în mod semnificativ eficacitatea directivei în ceea ce privește atingerea obiectivelor Directivei STI, precum și coerența acesteia. Limitarea obligativității colectării de date la datele esențiale – și beneficiile deosebit de semnificative care ar rezulta din colectarea acestor date esențiale – înseamnă, de asemenea, că opțiunea de politică 2 este proporționată.

Diferența la nivel de beneficii nete dintre opțiunea de politică 2 și opțiunea de politică 3 este mai mică decât diferența la nivel de beneficii nete dintre opțiunea de politică 1 și opțiunea de politică 2. Cu toate acestea, diferențele la nivel de beneficii nete dintre opțiunea de politică 2 și opțiunea de politică 3 rămân foarte semnificative. Principala diferență este o creștere considerabilă a beneficiilor legate de siguranță preconizate în cadrul opțiunii de politică 3 în

²⁹

A se adăuga trimiterea.

comparație cu opțiunea de politică 2. Deși opțiunea de politică 3 prezintă, de asemenea, un nivel crescut al costurilor, raportul marginal costuri-beneficii al costurilor și beneficiilor suplimentare generate de opțiunea de politică 3 este în continuare pozitiv. Aceasta este, de asemenea, cea mai coerentă opțiune de politică. Obligatorietatea furnizării serviciilor STI esențiale pentru siguranța rutieră, deși introduce costuri considerabile de conformare, este, de asemenea, proporționată.

Prin urmare, opțiunea de politică preferată de Comisie este opțiunea de politică 3 (care include opțiunile de politică 1 și 2), deoarece aceasta: (i) generează cele mai mari beneficii nete, (ii) este cea mai eficace opțiune, (iii) îndeplinește cel mai bine obiectivele specifice ale Directivei STI și (iv) asigură în cel mai bun mod implementarea rapidă și coerentă a serviciilor STI în conformitate cu obiectivele strategiei.

Evaluarea impactului include o descriere detaliată a măsurilor de politică incluse în cadrul diferitelor opțiuni de politică, precum și a principalelor efecte, costuri și beneficii ale fiecărei opțiuni de politică.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea va reduce costurile administrative ale statelor membre, deoarece simplifică obligațiile de raportare recurentă și permite utilizarea unui sistem comun de raportare cu privire la punerea în aplicare a directivei și a actelor sale delegate. Pe baza unui model comun și a unor indicatori-cheie de performanță comuni, aceasta va facilita, de asemenea, analizarea și compararea rapoartelor. Cu toate acestea, propunerea poate mări totodată costurile de coordonare legate de colectarea datelor, în special în ceea ce privește autoritățile locale.

IMM-urile nu sunt vizate în mod specific de măsurile de politică și nu există niciun indiciu că măsurile de politică vor avea un impact diferențiat asupra întreprinderilor de dimensiuni diferite. Cu toate acestea, în absența introducerii unor noi specificații privind datele și a unor noi cerințe standard, precum și în absența utilizării la scară largă a punctelor de acces naționale, ar fi rezultat o piață fragmentată. Dacă această fragmentare a pieței ar continua, ea ar putea conduce la un avantaj comparativ al întreprinderilor de dimensiuni mai mari față de IMM-uri. Pe o piață armonizată cu standarde armonizate, IMM-urile vor beneficia de reducerea barierelor la intrare pentru a-și extinde operațiunile și pentru a concura în condiții de egalitate cu întreprinderile mai mari.

Se preconizează că propunerea va contribui în mod semnificativ la crearea spațiului european comun al datelor privind mobilitatea în temeiul Strategiei europene privind datele. Aceasta va contribui la spațiul european comun al datelor privind mobilitatea prin creșterea disponibilității datelor în punctele de acces naționale și prin simplificarea reutilizării datelor ca urmare a standardizării schimburilor de date și a armonizării condițiilor de acces.

- **Drepturi fundamentale**

Pentru a atinge obiectivul unei mobilități sigure, durabile, inteligente și reziliente, ar putea fi necesară prelucrarea datelor privind călătoriile, a datelor privind traficul sau a datelor rutiere care includ date cu caracter personal. În situația în care prelucrarea datelor cu caracter personal este necesară pentru atingerea obiectivelor Directivei STI, se pot stabili norme mai detaliate, de exemplu cu privire la datele care urmează să fie colectate, la părțile care le colectează și la scopurile specifice în care sunt colectate, numai prin acte terțiare bazate pe aceasta. Atunci când propune astfel de acte, Comisia va ține seama în mod corespunzător de cerințele privind protecția datelor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are niciun impact asupra bugetului Uniunii Europene.

5. ELEMENTE DIVERSE

- **Cadrul UE privind sistemul de transport inteligent cooperativ (C-ITS) pentru furnizarea de comunicații de încredere și securizate**

Comisia se bazează pe experiența sa operațională în ceea ce privește punerea în aplicare a acțiunii de sprijin „O arhitectură de securitate pentru infrastructura și vehiculele conectate din Europa”, care a încredințat Centrului Comun de Cercetare punerea în aplicare a etapei-pilot (2018-2022) a sistemului UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru C-ITS.

În așteptarea oficializării acestui sistem într-un cadru obligatoriu (și a posibilei stabiliri viitoare a unor entități specializate de reglementare), Comisia este identificată drept partea care va prelua rolurile de autoritate responsabilă cu politica de certificare a C-ITS, de manager al listei de încredere și de punct de contact pentru C-ITS.

- **Planurile de punere în aplicare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va adopta programe de lucru o dată la cinci ani; acestea vor stabili acțiunile pentru care pot fi adoptate eventuale specificații europene sau pentru care pot fi impuse servicii STI sau date suplimentare.

Statele membre vor raporta o dată la trei ani cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a directivei și a actelor sale delegate, utilizând un model comun și indicatori-cheie de performanță comuni.

Pe baza rapoartelor statelor membre, Comisia va prezenta Parlamentului European și Consiliului, o dată la trei ani, un raport privind punerea în aplicare a directivei.

- **Documente explicative**

În conformitate cu considerentul 27 din propunere, statele membre au obligația de a notifica măsurile de transpunere Comisiei și de a-i transmite acesteia documentele justificative aferente. Acest lucru este necesar având în vedere noile dispoziții prevăzute în propunerea de colectare a datelor și de implementare a serviciilor. Aceste noi dispoziții pot necesita adoptarea unei legislații naționale suplimentare sau modificarea acesteia. Prin urmare, pentru monitorizarea de către Comisie a transpunerii corecte a directivei, este important ca statele membre să transmită Comisiei documente justificative care să indice dispozițiile existente sau noi în temeiul legislației naționale, menite să pună în aplicare măsurile individuale prevăzute în directiva propusă.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Prezenta propunere modifică actuala Directivă 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, astfel cum a fost modificată prin Decizia (UE) 2017/2380 a Parlamentului European și a Consiliului³⁰. Structura Directivei STI modificate este prezentată în paragrafele marcate cu liniuță de mai jos:

³⁰ JO L 340, 20.12.2017, p. 1.

- articolul 1 alineatul (1) adaptează articolul 1 din directiva actuală, stabilind obiectul și domeniul de aplicare al directivei prin adăugarea disponibilității datelor și a implementării serviciilor la obiectul și domeniul de aplicare al directivei actuale;
- articolul 1 alineatul (2) actualizează articolul 2 din directiva actuală în ceea ce privește titlul celor patru domenii prioritare ale directivei actuale, întrucât domeniile prioritare sunt reorganizate în funcție de tipurile de servicii STI;
- articolul 1 alineatul (3) extinde lista definițiilor din directiva actuală, acolo unde este necesar și oportun, având în vedere modificările generale ale domeniului de aplicare și ale dispozițiilor directivei modificate;
- articolul 1 alineatul (4) extinde cerințele impuse statelor membre la articolul 5 referitoare la cooperarea acestora în ceea ce privește implementarea serviciilor STI în aplicarea specificațiilor adoptate în temeiul directivei;
- articolul 1 alineatul (5) actualizează articolul 6 în ceea ce privește trimiterea la legislația existentă și completează trimiterea la Decizia 768/2008/CE;
- articolul 1 alineatul (6) prevede un nou articol care impune statelor membre să asigure disponibilitatea datelor pentru tipurile de date menționate în noua anexă III și accesibilitatea acestora în punctele de acces naționale, precum și un nou articol care impune statelor membre să asigure implementarea serviciilor STI menționate în noua anexă IV;
- articolul 1 alineatul (7) adaugă, la articolul 7 din directiva actuală, dispoziții care prevăd actualizarea anexelor III și IV prin acte delegate, sub rezerva unei evaluări prealabile a impactului, inclusiv a unei analize cost-beneficiu;
- articolul 1 alineatul (8) prevede un nou articol care autorizează Comisia să adopte măsuri provizorii în eventualitatea unei situații de urgență care are un impact direct grav asupra siguranței rutiere, a securității cibernetice sau a disponibilității și a integrității serviciilor STI;
- articolul 1 alineatul (9) actualizează o trimitere menționată la articolul 8 din directiva actuală;
- articolul 1 alineatul (10) înlocuiește articolul 10 din directiva actuală cu norme actualizate privind protecția datelor și a confidențialității, simplificând textul prin eliminarea suprapunerilor obligațiilor existente în temeiul normelor privind protecția datelor, de exemplu în ceea ce privește securitatea datelor cu caracter personal prelucrate și necesitatea ca operatorii de date să își respecte celelalte obligații care le revin în temeiul normelor privind protecția datelor. Acesta subliniază, de asemenea, cerința ca, la elaborarea specificațiilor, Comisia să țină seama de cerințele în materie de protecție a datelor;
- articolul 1 alineatul (11) prevede un nou articol privind autoritatea responsabilă cu politica de certificare a C-ITS, managerul listei de încredere și punctul de contact pentru C-ITS și stabilește că Comisia va defini și îndeplini aceste roluri;
- articolul 1 alineatul (12) adaptează articolul 12 din directiva actuală în ceea ce privește data de la care se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate;
- articolul 1 alineatul (13) înlocuiește articolul 15 din directiva actuală privind procedura comitetului cu trimiteri actualizate la legislația existentă, adăugând trimiterea la procedura de examinare [articolele 5 și 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011];

- articolul 1 alineatul (14) înlocuiește articolul 17 din directiva actuală cu norme actualizate privind raportarea de către statele membre (model comun, indicatori-cheie de performanță comuni) și de către Comisie, precum și cu norme actualizate pentru adoptarea programelor de lucru ale Directivei STI;
- articolul 1 alineatul (15) și articolul 1 alineatul (16) înlocuiesc cele două anexe la directiva actuală cu patru anexe:
 - anexa I adaptează anexa I la directiva actuală prin organizarea domeniilor prioritare în funcție de tipurile de servicii STI și adaugă, de asemenea, noi acțiuni corespunzătoare serviciilor STI noi și emergente;
 - anexa II adaptează anexa II la actuala Directivă STI prin actualizarea și adăugarea unora dintre principii;
 - noua anexă III menționează tipurile de date pentru care trebuie asigurate disponibilitatea și accesibilitatea în punctele de acces naționale până la data indicată pentru fiecare tip de date și acoperirea geografică indicată pentru fiecare tip de date;
 - noua anexă IV menționează serviciile STI care trebuie implementate până la data indicată pentru fiecare serviciu STI și acoperirea geografică indicată pentru fiecare serviciu STI.
- articolele 2, 3 și 4 prevăd transpunerea, intrarea în vigoare, respectiv destinatarii directivei modificate.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus are relevanță pentru SEE.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European³¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³²,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) *Comunicarea Comisiei privind Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă*³³ identifică implementarea sistemelor de transport inteligente („STI”) drept o acțiune-cheie pentru realizarea mobilității multimodale, conectate și automatizate, contribuind, astfel, la transformarea sistemului european de transport pentru a atinge obiectivul unei mobilități eficiente, sigure, durabile, inteligente și reziliente. Aceasta completează acțiunile anunțate în cadrul inițiativei emblematic de creare a unui transport de marfă verde pentru a promova logistica multimodală. De asemenea, strategia a anunțat, pentru 2022, o revizuire a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale pentru a include obligativitatea accesibilității seturilor dinamice de date, precum și o evaluare a necesității unor măsuri de reglementare privind drepturile și obligațiile furnizorilor de servicii digitale multimodale, împreună cu o inițiativă privind emiterea biletelor, inclusiv a biletelor de tren.
- (2) Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă confirmă obiectivul de reducere aproape la zero, până în 2050, a numărului de decese pentru toate modurile de transport din Uniune. Mai multe acțiuni din domeniul de aplicare al Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului³⁴ contribuie la

³¹ JO C , , p. .

³² JO C , , p. .

³³ COM(2020) 789 final.

³⁴ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

siguranța participanților la trafic, cum ar fi sistemul eCall, serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și zonele de parcare sigure și securizate³⁵.

- (3) Pactul verde european³⁶ subliniază rolul din ce în ce mai important al mobilității multimodale automatizate și conectate, alături de sistemele inteligente de gestionare a traficului apărute grație digitalizării, precum și obiectivul de sprijinire a noilor servicii de transport și de mobilitate durabile, care pot reduce congestionarea traficului și poluarea, în special în zonele urbane.
- (4) Necesitatea tot mai mare de a îmbunătăți utilizarea datelor pentru lanțuri de transport mai durabile, mai eficiente și mai reziliente impune o coordonare consolidată a cadrului STI cu alte inițiative care vizează armonizarea și facilitarea schimbului de date în sectorul mobilității, al transporturilor și al logisticii cu o perspectivă multimodală³⁷.
- (5) Având în vedere necesitatea digitalizării transportului rutier, a sporirii siguranței rutiere și a reducerii congestionării traficului, implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport rutier inteligente ar trebui să fie dezvoltate în continuare în cadrul rețelei transeuropene de transport.
- (6) În multe state membre sunt deja implementate aplicații naționale ale acestor sisteme și servicii în sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, în pofida îmbunătățirilor înregistrate de la adoptarea sa în 2010, evaluarea Directivei 2010/40/UE³⁸ a identificat deficiențe persistente care au condus la o implementare fragmentară și necoordonată și la o lipsă de continuitate geografică a serviciilor STI în întreaga Uniune și la frontierele sale externe.
- (7) În contextul punerii în aplicare a regulamentelor delegate ale Comisiei³⁹ de completare a Directivei 2010/40/UE, statele membre au instituit puncte de acces naționale⁴⁰.

³⁵ Astfel cum sunt certificate în conformitate cu Regulamentul delegat (UE).../... al Comisiei din XXX privind standardele UE care detaliază nivelul serviciilor și al securității zonelor de parcare sigure și securizate din UE și procedurile de certificare a acestora.

³⁶ Comunicarea Comisiei – Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

³⁷ Cum ar fi spațiul european comun al datelor privind mobilitatea și componentele acestuia, Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33) și activitatea desfășurată de Forumul pentru transport și logistică digitală (DTLF).

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

³⁹ Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (JO L 247, 18.9.2013, p. 1);

Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră (JO L 247, 18.9.2013, p. 6);

Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 157, 23.6.2015, p. 21);

Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale (JO L 272, 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.

Punctele de acces naționale organizează accesul la datele legate de transport și reutilizarea acestora pentru a contribui la furnizarea de servicii STI privind călătoriile și traficul interoperabile la nivelul UE pentru utilizatorii finali. Aceste puncte de acces naționale reprezintă o componentă importantă a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea în temeiul Strategiei europene privind datele⁴¹ și ar trebui să asigure în special accesibilitatea datelor.

- (8) Pentru a asigura implementarea coordonată și efectivă a STI în întreaga Uniune, ar trebui introduse o serie de specificații, inclusiv standarde, după caz, care să stabilească dispoziții și proceduri mai detaliate, în plus față de specificațiile adoptate deja. Înaintea adoptării oricăror specificații suplimentare sau revizuite, Comisia ar trebui să evalueze conformitatea acestora cu anumite principii, definite în anexa II. Într-o primă fază, ar trebui acordată prioritate celor patru domenii principale de dezvoltare și implementare a STI. În etapele următoare ale implementării STI, infrastructura STI existentă, implementată de anumite state membre, ar trebui examinată din punct de vedere al progreselor tehnologice și al eforturilor financiare depuse. După caz, ar trebui să se asigure, în special pentru C-ITS, faptul că respectivele cerințe pentru sistemele STI nu favorizează utilizarea unui anumit tip de tehnologie și nu sunt discriminatorii din acest punct de vedere.
- (9) Specificațiile ar trebui să ia în considerare și să se sprijine pe experiența și rezultatele deja obținute în domeniul STI, al sistemelor de transport inteligente cooperative (C-ITS) și al mobilității cooperative, conectate și automatizate (CCAM), în special în contextul platformelor C-ITS⁴² și CCAM⁴³, al Forumului european pentru mobilitatea multimodală a pasagerilor⁴⁴ și al Platformei europene pentru implementarea sistemului eCall⁴⁵.
- (10) Specificațiile ar trebui să încurajeze inovarea. Disponibilitatea sporită a datelor ar trebui să conducă, de exemplu, la dezvoltarea de noi servicii STI, iar inovarea ar trebui să identifice, în schimb, nevoile de specificații viitoare. Parteneriatul european privind mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată din cadrul programului Orizont Europa ar trebui să sprijine dezvoltarea și testarea următorului val de servicii C-ITS, contribuind la integrarea vehiculelor cu un nivel înalt de automatizare în noile servicii de mobilitate multimodale.
- (11) C-ITS utilizează tehnologii care permit vehiculelor rutiere să comunice între ele și cu infrastructura rutieră, inclusiv semnalizarea rutieră. Serviciile C-ITS sunt o categorie de servicii STI bazate pe o arhitectură deschisă, care permite instituirea unei relații „punct-multipunct” („many-to-many”) sau „punct-la-punct” („peer-to-peer”) între stațiile C-ITS. Aceasta înseamnă că toate stațiile C-ITS ar trebui să facă schimb securizat de mesaje între ele și nu ar trebui să se limiteze la schimbul de mesaje cu stații predefinite. Majoritatea serviciilor necesită asigurarea autenticității și a integrității mesajelor C-ITS care conțin informații precum poziția, viteza și direcția. Prin urmare, ar trebui instituit un model de încredere al C-ITS european comun pentru a stabili o relație de încredere între toate stațiile C-ITS, indiferent de tehnologiile de comunicații utilizate. Acest model de încredere ar trebui implementat prin adoptarea unei politici privind utilizarea unei infrastructuri cu cheie publică (*Public Key*

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Referința E03188 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

⁴³ Referința E03657 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

⁴⁴ Referința XXXXXX în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

⁴⁵ Referința E02481 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

Infrastructure – PKI). Cel mai înalt nivel al respectivei infrastructuri cu cheie publică (PKI) ar trebui să fie lista europeană a certificatelor de încredere, care conține intrări ale tuturor autorităților de certificare primare de încredere din Europa. Pentru a se asigura buna funcționare a modelului de încredere al C-ITS, anumite sarcini ar trebui îndeplinite la nivel central. Comisia ar trebui să se asigure că aceste sarcini esențiale sunt îndeplinite, în special în ceea ce privește rolurile de autoritate responsabilă cu politica de certificare a C-ITS, de manager al listei de încredere și de punct de contact pentru C-ITS.

- (12) Majoritatea acțiunilor în temeiul Directivei 2010/40/UE, cu excepția sistemului eCall, s-au axat pe asigurarea interoperabilității și a accesibilității datelor deja disponibile într-un format digital care poate fi citit automat și pe implementarea serviciilor STI, dar nu au prevăzut nicio obligație pentru părțile interesate relevante în ceea ce privește punerea la dispoziție a datelor respective sau implementarea unor servicii specifice. Utilizarea mai multor servicii STI esențiale a devenit larg răspândită: de exemplu sistemul de avertizare în caz de incidente, care permite furnizarea de servicii de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră sau de date esențiale, cum ar fi reglementările rutiere, care contribuie la furnizarea unor servicii importante, precum limitele de viteză, pentru a sprijini vehiculele echipate cu sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei în temeiul Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁶. Furnizarea obligatorie a unor astfel de servicii STI esențiale și a unor date esențiale este considerată necesară pentru a asigura atât disponibilitatea continuă a acestor date, cât și furnizarea continuă a acestor servicii în întreaga Uniune. Tipurile de date și serviciile a căror furnizare ar trebui să devină obligatorie ar trebui să fie identificate pe baza specificațiilor prevăzute în actele delegate de completare a Directivei 2010/40/UE și să reflecte tipurile de date și serviciile prevăzute în acestea.
- (13) Studiul din 2020 intitulat „Cartografierea transportului accesibil pentru persoanele cu mobilitate redusă”⁴⁷ arată că lipsa unor date suficiente privind caracteristicile de accesibilitate împiedică în prezent planificarea fiabilă a călătoriilor atunci când se utilizează aspecte legate de accesibilitate ca variabile de căutare. Pentru a spori în continuare accesibilitatea sistemului de transport și pentru a facilita călătoriile pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, serviciile de mobilitate digitale multimodale necesită disponibilitatea datelor privind nodurile de acces și caracteristicile lor de accesibilitate.
- (14) Integrarea sporită a STI și a sistemelor avansate de asistență pentru conducătorii auto sau a sistemelor pentru vehicule și infrastructură în general implică faptul că astfel de sisteme se vor baza din ce în ce mai mult pe informațiile pe care și le furnizează

⁴⁶ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

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

reciproc. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește C-ITS. Această dependență va crește odată cu instituirea unor niveluri mai înalte de automatizare. Se preconizează că aceste niveluri mai înalte de automatizare vor utiliza comunicarea dintre vehicule și infrastructură pentru a coordona manevrele și pentru a fluidiza fluxurile de trafic, contribuind, de asemenea, la un transport mai durabil. Compromiterea integrității serviciilor STI ar putea avea, prin urmare, un impact grav asupra siguranței rutiere, de exemplu atunci când se comunică limita de viteză greșită sau un vehicul efectuează o oprire de urgență ca urmare a unui pericol inexistent. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să i se confere Comisiei competențe de executare în situații de urgență în care integritatea serviciilor STI este compromisă pentru a adopta măsuri de contracarare a cauzelor și a consecințelor situațiilor respective. Aceste măsuri ar trebui luate cât mai curând posibil și ar trebui să fie imediat aplicabile. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁸. Având în vedere necesitatea de a asigura continuitatea transportului, este oportun să se aplice prelungirea valabilității unei astfel de măsuri dincolo de perioada de șase luni stabilită în acest sens, utilizându-se posibilitatea prevăzută la articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Astfel de măsuri de contracarare ar trebui să înceteze de îndată ce este pusă în aplicare o soluție alternativă sau de îndată ce situația de urgență a încetat.

- (15) În cazul în care implementarea și utilizarea aplicațiilor STI implică prelucrarea de date cu caracter personal, prelucrarea datelor respective ar trebui să se efectueze în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal și a confidențialității, astfel cum se prevede în special în Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁹ și, după caz, în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁰.
- (16) În cazul în care acestea implică prelucrarea de date cu caracter personal, specificațiile care urmează să fie elaborate în temeiul prezentei directive ar trebui să țină seama de cerințele Regulamentului (UE) 2016/679 și ale Directivei 2002/58/CE. În particular, ori de câte ori este posibil ca scopurile urmărite să fie realizate în aceeași măsură prin utilizarea de date anonime în locul datelor cu caracter personal, ar trebui încurajată anonimizarea, ca tehnică de consolidare a protecției vieții private a persoanelor, în conformitate cu principiul protecției datelor din faza de proiectare.
- (17) Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța generală a produselor⁵¹ se aplică produselor pentru care legislația sectorială nu prevede dispoziții mai specifice cu același obiectiv de siguranță, precum și în cazul în care cerințele de siguranță impuse de o legislație sectorială nu acoperă aspectele și riscurile

⁴⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁴⁹ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁵⁰ Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

⁵¹ Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 decembrie 2001 privind siguranța generală a produselor (JO L 11, 15.1.2002, p. 4).

sau categoria de riscuri acoperite de directiva menționată (așa-numita „plasă de siguranță”).

- (18) În situațiile în care este necesar să se efectueze o evaluare a conformității, specificațiile ar trebui să includă dispoziții detaliate, care să stabilească, pentru componente, procedura de evaluare a conformității sau a gradului în care acestea sunt adecvate pentru utilizare. În ceea ce privește anumite servicii STI, în special în ceea ce privește serviciile C-ITS, interoperabilitatea și respectare anumitor cerințe în permanență sunt esențiale pentru a garanta siguranța și buna funcționare a sistemului. Prin urmare, în situațiile în care este necesar, specificațiile care stabilesc cerințe pentru produse ar trebui să prevadă, de asemenea, proceduri legate de supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvagardare. Aceste dispoziții ar trebui să aibă la bază Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵², în special în ceea ce privește modulele pentru diferitele etape ale procedurilor de evaluare a conformității și de supraveghere a pieței. Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁵³ stabilește un cadru pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și ale pieselor sau echipamentelor conexe, iar Regulamentele (UE) nr. 167/2013⁵⁴ și (UE) nr. 168/2013⁵⁵ ale Parlamentului European și ale Consiliului stabilesc norme privind omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor, precum și a vehiculelor agricole sau forestiere și a pieselor sau echipamentelor conexe. Prin urmare, introducerea de dispoziții privind evaluarea conformității echipamentelor sau a aplicațiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al actelor legislative sus-menționate ar duce la duplicarea dispozițiilor acestora. Cu toate acestea, actele legislative respective privind omologarea vehiculelor se aplică echipamentelor din sfera STI instalate în vehicule, dar nu și echipamentelor și software-ului aferente STI pentru infrastructura rutieră externă, care ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentei directive. În acest din urmă caz, specificațiile ar putea prevedea proceduri de evaluare a conformității și de supraveghere a pieței. Aceste proceduri ar trebui să fie limitate la elementele necesare în fiecare caz separat.
- (19) Atunci când implementarea și utilizarea echipamentelor și software-ului STI includ sisteme de inteligență artificială, ar trebui să se țină seama de dispozițiile relevante ale viitoarei Legi privind inteligența artificială⁵⁶.

⁵² Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

⁵³ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

⁵⁴ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

⁵⁵ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicli (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

⁵⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (Legea privind inteligența artificială) și de modificare a anumitor acte legislative ale Uniunii [COM(2021) 206 final].

- (20) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de date și poziționare exacte și garantate, ar trebui utilizate infrastructuri prin satelit sau orice alte tehnologii care asigură un nivel echivalent de precizie. Sinergiile dintre sectorul transporturilor și sectorul spațial la nivelul Uniunii ar trebui exploatate pentru a încuraja utilizarea la scară mai largă a noilor tehnologii, care răspund nevoii de servicii de date și poziționare exacte și garantate. Programul spațial al Uniunii instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁷ furnizează date, informații și servicii legate de spațiu de înaltă calitate, actualizate și securizate prin intermediul Galileo, al Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) și al sistemelor Copernicus.
- (21) Furnizarea de servicii securizate și fiabile de date și poziționare este un element esențial al funcționării eficiente a aplicațiilor și a serviciilor STI. Prin urmare, este oportun să se asigure compatibilitatea acestora cu mecanismul de autentificare furnizat de programul Galileo pentru a atenua atacurile de spoofing asupra semnalelor sistemelor globale de navigație prin satelit („GNSS”).
- (22) Statele membre și alte părți interesate relevante, inclusiv alte grupuri de experți și comitete ale Comisiei care se ocupă de aspectele digitale ale transporturilor, ar trebui consultate la elaborarea programelor de lucru adoptate de Comisie în temeiul Directivei 2010/40/UE.
- (23) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să i se confere competențe de executare Comisiei în ceea ce privește adoptarea modelului rapoartelor care trebuie prezentate de statele membre, precum și în ceea ce privește adoptarea și actualizarea programelor de lucru. Respectivă competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁸.
- (24) În vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, competența de a adopta acte legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei pentru a modifica lista tipurilor de date pentru care statele membre trebuie să asigure disponibilitatea datelor și pentru a modifica lista serviciilor STI pentru care statele membre trebuie să asigure implementarea pentru o perioadă de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive. Această perioadă ar trebui să se prelungească tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune unei astfel de prelungiri. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți și cu părțile interesate, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare⁵⁹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp

⁵⁷ Regulamentul (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a Programului spațial al Uniunii și a Agenției Uniunii Europene pentru Programul spațial (JO L 170, 12.5.2021, p. 69).

⁵⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁵⁹ Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. 1).

cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (25) Pentru a garanta o abordare coordonată, Comisia ar trebui să asigure coerența între activitățile comitetului instituit prin prezenta directivă și activitățile comitetelor instituite prin Regulamentele (UE) nr. 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² și (UE) 2018/858 ale Parlamentului European și ale Consiliului și prin Directivele 2007/2/CE⁶³ și (UE) 2019/520 ale Parlamentului European și ale Consiliului⁶⁴.
- (26) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea implementării coordonate și coerente a sistemelor de transport inteligente interoperabile în cadrul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și/sau de sectorul privat, ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (27) În conformitate cu Declarația politică de la Madrid din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative⁶⁵, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (28) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului⁶⁶ și a emis un aviz la XX 2022,

⁶⁰ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

⁶¹ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64).

⁶² Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).

⁶³ Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2007 de instituire a unei infrastructuri pentru informații spațiale în Comunitatea Europeană (Inspire) (JO L 108, 25.4.2007, p. 1).

⁶⁴ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

⁶⁵ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

⁶⁶ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2010/40/UE

Directiva 2010/40/UE se modifică după cum urmează:

- (1) la articolul 1, se introduce următorul alineat (2a):

„(2a) Prezenta directivă prevede disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI în domeniile prioritare menționate la articolul 2, cu o acoperire geografică determinată, astfel cum se specifică în anexele III și IV.”
- (2) la articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În sensul prezentei directive, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:

 - (a) I. serviciile STI de informare și de mobilitate;
 - (b) II. serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;
 - (c) III. serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
 - (d) IV. serviciile de mobilitate cooperative, conectate și automatizate.”
- (3) Articolul 4 se modifică după cum urmează:
 - (a) punctul 18 se înlocuiește cu următorul text:

„18. «standard» înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului*;

* Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12).”;

 - (b) se adaugă următoarele puncte 19-24:

„19. «sisteme de transport inteligente cooperative» sau «C-ITS» înseamnă sistemele de transport inteligente care permit utilizatorilor STI să coopereze prin schimbul de mesaje securizate și de încredere;

20. «serviciu C-ITS» înseamnă un serviciu STI furnizat prin intermediul C-ITS;

21. «disponibilitatea datelor» înseamnă existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;

22. «punct de acces național» înseamnă o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date, astfel cum este definită în specificațiile adoptate în temeiul articolului 6;

23. «accesibilitatea datelor» înseamnă posibilitatea de a solicita și de a obține date într-un format digital care poate fi citit automat prin intermediul punctelor de acces naționale;

24. «serviciu de mobilitate digital multimodal» înseamnă un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete.”

(4) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Aplicarea specificațiilor la implementarea STI

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că specificațiile adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 6 se aplică serviciilor și aplicațiilor STI, în cazul în care acestea sunt implementate, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II. Aceasta nu aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a decide cu privire la implementarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său. Acest drept nu aduce atingere articolelor 6a și 6b. Atunci când este relevant, statele membre cooperează, de asemenea, în vederea asigurării respectării specificațiilor respective.

(2) Statele membre cooperează, de asemenea, în ceea ce privește domeniile prioritare, în măsura în care nu s-a adoptat nicio specificație cu privire la domeniile prioritare respective.

(3) De asemenea, statele membre cooperează, după caz, cu părțile interesate relevante cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare și ale respectării specificațiilor adoptate de Comisie, cum ar fi standardele și profilurile armonizate la nivelul UE, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, precum și activitățile comune de formare și informare.”

(5) Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Fără a aduce atingere procedurilor prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului*, specificațiile trebuie să stipuleze, acolo unde este cazul, condițiile în care statele membre pot să stabilească norme suplimentare privind furnizarea de servicii STI pe întreg teritoriul lor sau pe o parte a acestuia, după ce notifică acest lucru Comisiei și cu condiția ca aceste norme să nu împiedice interoperabilitatea.

(b) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) După caz, specificațiile se bazează pe oricare dintre standardele prevăzute la articolul 8.

După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile trebuie să includă norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvagardare, în conformitate cu Decizia nr. 768/2008/CE.

Specificațiile trebuie să respecte principiile enunțate în anexa II”.

*Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).”;

- (6) Se introduc următoarele articole 6a și 6b:

„Articolul 6a

Disponibilitatea datelor

Statele membre se asigură că, pentru fiecare tip de date menționat în anexa III, datele sunt disponibile pentru acoperirea geografică aferentă acestui tip de date cât mai curând posibil și nu mai târziu de data stabilită în anexa respectivă.

Statele membre asigură accesibilitatea acestor date în punctele de acces naționale până la aceeași dată.

Articolul 6b

Implementarea serviciilor STI

Statele membre se asigură că serviciile STI menționate în anexa IV sunt implementate pentru acoperirea geografică stabilită în anexa respectivă până la data specificată în aceasta.”

- (7) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

- (a) se introduc următoarele alineate (1a) și (1b):

„(1a) În urma unei analize cost-beneficiu și a unei evaluări a impactului, inclusiv a consultărilor adecvate, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica lista tipurilor de date din anexa III, inclusiv data implementării și acoperirea geografică pentru fiecare tip de date. Modificările respective trebuie să fie în concordanță cu categoriile de date stabilite în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 17 alineatul (5).

(1b) În urma unei analize cost-beneficiu care ține seama în mod corespunzător de evoluțiile pieței și de evoluțiile tehnologice și a unei evaluări a impactului, inclusiv a consultărilor adecvate, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica lista serviciilor STI din anexa IV, inclusiv data implementării și acoperirea geografică pentru fiecare serviciu STI. Modificările respective sunt în concordanță cu lista serviciilor STI stabilite în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 17 alineatul (5).”;

- (b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru actele delegate menționate la prezentul articol, se aplică procedura prevăzută la articolul 12.”

- (8) Se introduce următorul articol 7a:

„Articolul 7a

Măsuri provizorii

În eventualitatea unei situații de urgență care are un impact direct grav asupra siguranței rutiere, a securității cibernetice sau a disponibilității și a integrității

serviciilor STI și care poate compromite funcționarea corespunzătoare și în condiții de siguranță a sistemului de transport al Uniunii, pentru a remedia situația respectivă, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare imediat aplicabile prin care să se suspende sau să se stabilească obligații în sfera de aplicare a domeniilor prioritare prevăzute la articolul 2. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 15 alineatul (3). Acestea se limitează strict la abordarea cauzelor și a consecințelor situațiilor de urgență respective.”

- (9) La articolul 8 alineatul (1), trimiterea la „Directiva 98/34/CE” se înlocuiește cu trimiterea la „Directiva (UE) 2015/1535”;

- (10) articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Norme privind protecția și confidențialitatea datelor

Atunci când specificațiile adoptate în temeiul articolului 6 se referă la prelucrarea acelor date privind traficul, date privind călătoriile sau date rutiere care sunt date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/679*, acestea trebuie să stabilească categoriile de date respective și să prevadă garanții adecvate în materie de protecție a datelor cu caracter personal în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 și al Directivei 2002/58/CE. Se încurajează, după caz, utilizarea datelor anonime.

* Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).”

- (11) Se introduce următorul articol 10a:

„Articolul 10a

Sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru C-ITS

Specificațiile pentru domeniul prioritar menționat la articolul 2 alineatul (1) litera (d), care urmează să fie adoptate de Comisie în exercitarea competențelor sale în temeiul articolului 7 alineatul (1), stabilesc sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru C-ITS menționat la punctul 4.3 din anexa I. Sistemul respectiv include următoarele roluri:

- (a) autoritatea responsabilă cu politica de certificare a C-ITS;
- (b) managerul listei de încredere pentru C-ITS;
- (c) punctul de contact pentru C-ITS.

Comisia este responsabilă cu asigurarea îndeplinirii acestor roluri.”

- (12) La articolul 12 alineatul (2), „27 august 2017” se înlocuiește cu „[Oficiul pentru Publicații: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive]”.

- (13) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul european pentru STI (EIC). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 coroborat cu articolul 5 din respectivul regulament. Actele de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului alineat rămân în vigoare până la abrogarea lor. Comisia abrogă actele respective odată ce situația de urgență s-a încheiat sau odată ce actul delegat relevant de completare a prezentei directive este modificat pentru a remedia situația, oricare dintre acestea survine mai întâi.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Atunci când avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă a membrilor comitetului solicită acest lucru.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”;

(14) Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 17*

Raportarea și programul de lucru

(1) Statele membre prezintă Comisiei, până la [data intrării în vigoare + 12 luni], un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și a tuturor actelor delegate de completare a prezentei directive, privind activitățile și proiectele lor naționale referitoare la domeniile prioritare și privind punerea în aplicare a articolelor 6a și 6b.

(2) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul pentru raportul inițial și pentru raportul intermediar, inclusiv o listă de indicatori-cheie de performanță care trebuie furnizați în rapoarte. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 15 alineatul (2).

(3) Ulterior raportului inițial, la fiecare trei ani, statele membre prezintă rapoarte intermediare privind punerea în aplicare a prezentei directive și a tuturor actelor delegate de completare a prezentei directive menționate la alineatul (1).

(4) La 18 luni de la fiecare termen de prezentare a rapoartelor statelor membre, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul este însoțit de o

analiză a funcționării și a punerii în aplicare, inclusiv a resurselor financiare utilizate și a celor necesare, a articolelor 5-11 și a articolului 16 și, de asemenea, evaluează necesitatea modificării prezentei directive, după caz.

(5) Până la [data intrării în vigoare + 12 luni], Comisia adoptă un program de lucru, după consultarea părților interesate relevante și prin intermediul unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4). Programul de lucru include obiective și date pentru punerea sa în aplicare în fiecare an, precum și lista categoriilor de date și a serviciilor STI pentru care Comisia poate adopta acte delegate în temeiul articolului 7 alineatele (1a) și (1b).

Înainte de fiecare prelungire ulterioară cu cinci ani a competenței de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 12 alineatul (2), Comisia emite, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, un nou program de lucru. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4). ”;

(15) Anexele I și II se înlocuiesc cu textul anexelor I și II la prezenta directivă.

(16) Se adaugă anexele III și IV în conformitate cu anexele III și IV la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la [data intrării în vigoare + 18 luni]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*