

Bruselas, 23 de mayo de 2022
(OR. fr, en)

9114/22

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

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

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	8883/22
N.º doc. Ción.:	15114/21 + ADD1
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 - Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 15 de diciembre de 2021, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta 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 (en lo sucesivo, «Directiva STI»), que forma parte de un conjunto de cuatro iniciativas destinadas a modernizar el sistema de transporte de la Unión y apoyar la transición hacia una movilidad más limpia, ecológica e inteligente.

2. Los principales objetivos de esta propuesta, basada en el artículo 91 del TFUE, son los siguientes: a) tener en cuenta el progreso tecnológico, como la movilidad conectada y automatizada o las aplicaciones de movilidad como servicio, y b) mejorar la disponibilidad, la reutilización y la interoperabilidad de los datos.
3. La propuesta responde a la evaluación de la Directiva en vigor, realizada en 2019, que puso de manifiesto los siguientes problemas: i) la falta de interoperabilidad y de continuidad de las aplicaciones, ii) la falta de concertación y de cooperación eficaz entre las partes interesadas y iii) la insuficiente disponibilidad de datos y la renuencia a compartirlos.
4. Para colmar estas lagunas, la Comisión propone, entre otras cosas, ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva y hacer obligatoria la digitalización de determinada información vial relacionada con la seguridad vial, el tráfico y los desplazamientos multimodales en la RTE-T¹ y, a continuación, en toda la red de carreteras. Al mismo tiempo, la implantación de determinados servicios de STI esenciales también se convertiría en obligatoria.
5. La propuesta forma parte de un conjunto de iniciativas legislativas destinadas a contribuir a los objetivos de descarbonización, digitalización y fortalecimiento de la resiliencia de las infraestructuras de transporte.
6. En cuanto a la digitalización, forma parte de la Estrategia Europea de Datos de febrero de 2020², que anunció la creación de nueve espacios comunes europeos de datos en sectores económicos estratégicos y ámbitos de interés público, entre los que figura el espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. En sus Conclusiones de 22 de octubre de 2021³, el Consejo Europeo pidió que se avanzara rápidamente en la aplicación de las medidas necesarias para crear estos espacios sectoriales de datos.

¹ Red transeuropea de transporte, para la que se establecieron orientaciones en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013. La revisión de este Reglamento es la iniciativa principal del «paquete de movilidad ecológica y eficiente».

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. La revisión de la Directiva STI, como parte de este espacio común europeo de datos, contribuye a apoyar los sistemas avanzados de asistencia al conductor, como los nuevos sistemas para vehículos en el sentido del Reglamento (UE) 2019/2144 sobre seguridad general⁴. Además, la propuesta complementa la propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, de 14 de julio de 2021⁵, en lo que respecta a los datos relativos a los puntos de recarga y de repostaje. Dicho Reglamento permitirá el establecimiento de especificaciones más detalladas que las adoptadas en virtud de la Directiva, que se centrarían en las disposiciones técnicas.

II. ESTUDIO POR LAS DEMÁS INSTITUCIONES

8. El Parlamento Europeo ha designado a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) comisión competente para el fondo de la propuesta y ha nombrado ponente a D.^a Rovana Plumb (RO, S&D). Se espera que el Parlamento adopte su posición en el Pleno hacia octubre de 2022.
9. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta de referencia el 23 de marzo de 2022, mientras que el Comité Europeo de las Regiones renunció a emitir su dictamen.

III. ESTADO DE LOS TRABAJOS EN EL CONSEJO

10. El Grupo «Transporte - Cuestiones y Redes Intermodales» inició sus trabajos sobre la propuesta el 10 de enero de 2022 y los prosiguió los días 17 y 24 de enero, 2 y 16 de febrero, 7, 14 y 28 de marzo, 4, 11 y 28 de abril y 5 y 11 de mayo de 2022. La evaluación de impacto realizada por la Comisión se estudió en grupo el 17 de enero de 2022. Varias delegaciones expresaron sus dudas sobre la proporcionalidad del enfoque previsto por la Comisión y sobre algunas estimaciones de los costes resultantes. Las delegaciones que formularon reservas de estudio parlamentario (DK, PL, SK, SE) las retiraron posteriormente. Varias delegaciones mantienen una reserva general de estudio.

⁴ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. En términos generales, las delegaciones acogieron favorablemente la propuesta y desean que la implantación de aplicaciones y servicios en el marco de la Directiva STI se desarrolle y refuerce en mayor medida mediante la mejora de la cooperación y la coordinación. Los principales puntos de debate fueron los siguientes: la nueva obligación de facilitar ciertos datos en formato digital legible por máquina; el proceso de toma de decisiones para determinar los tipos de datos cuyo suministro sería obligatorio, así como la cobertura geográfica y el calendario asociados; la descripción de los elementos que deben integrarse en las especificaciones a escala de la Unión; la facultad otorgada a la Comisión para adoptar medidas provisionales en situaciones de emergencia; las normas sobre la protección de datos personales y la privacidad; los principios de las especificaciones y de la implantación de STI; y el plazo de transposición de la Directiva.
12. Sobre la base de los debates mantenidos, de las aclaraciones de la Comisión y de las observaciones por escrito de las delegaciones, la Presidencia ha elaborado un proyecto de texto transaccional con vistas a una orientación general para el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 2 de junio de 2022. Los principales cambios introducidos en el texto con respecto a la propuesta inicial de la Comisión son los siguientes:

**Disponibilidad de los datos e implantación de los servicios de STI obligatorios
(artículo 1, apartado 2 *bis*, artículo 6 *bis* y artículo 7⁶; anexos III y IV)**

13. El texto transaccional acepta el principio de que los Estados miembros deben garantizar la disponibilidad de determinados tipos de datos, en un formato digital legible por máquina, y la implantación de determinados servicios de STI (artículo 1, apartado 2 *bis*, artículo 6 *bis*, anexos III y IV).

⁶ Las referencias a los artículos se numeran con arreglo a la Directiva modificada por las disposiciones de la propuesta.

14. No obstante, dadas las repercusiones potencialmente elevadas para los recursos nacionales, las delegaciones insistieron firmemente en un mejor control y una mayor participación de los Estados miembros en el proceso de toma de decisiones, tanto en el establecimiento del ámbito inicial de las obligaciones como en su evolución a lo largo del tiempo. Por consiguiente, el texto transaccional de la Presidencia fija en la Directiva los tipos de datos y los servicios cubiertos por la obligación de disponibilidad y de implantación. Las listas de los datos y servicios afectados podrán modificarse mediante un acto delegado (artículo 1, apartado 2 *bis*, artículo 7, anexos III y IV). Al mismo tiempo, el texto transaccional remite a actos de ejecución para definir el ámbito geográfico (redes que deben cubrirse) y el calendario de aplicación (artículo 6 *bis*, considerando 12 *bis*). El texto también refuerza el marco de las delegaciones de poderes otorgadas a la Comisión para la adopción de dichos actos delegados y de ejecución (artículo 6 *bis*, apartado 3, y artículo 7). De este modo, mantiene la aspiración de hacer obligatoria la disponibilidad de determinados tipos de datos y la posibilidad de actualizar dicha lista mediante un acto delegado, y al mismo tiempo refuerza la participación de los Estados miembros en los aspectos relativos a la aplicación de esta aspiración, es decir, la definición de la cobertura geográfica y del calendario.
15. Por otra parte, el texto transaccional precisa que la obligación de facilitar determinados datos en un formato digital legible por máquina se refiere únicamente a datos para los que la información subyacente correspondiente ya exista, con independencia de su formato de presentación.
16. La gran mayoría de las delegaciones consideró que el texto transaccional era suficientemente equilibrado en relación con esta estructura de toma de decisiones. No obstante, algunas delegaciones expresaron dudas, preguntándose por el foro óptimo para decidir los ámbitos y plazos, subrayando al mismo tiempo la importancia de no reducir la aspiración de hacer avanzar los servicios de STI.

17. Por lo que se refiere a los tipos de datos afectados, el texto transaccional amplía la lista (anexo III) añadiendo determinados tipos de datos mencionados en el Reglamento Delegado recientemente adoptado sobre las especificaciones de los servicios de información sobre tráfico en tiempo real⁷. Por lo que se refiere a la presentación de los tipos de datos y servicios en los anexos III y IV, el texto transaccional se basa en la propuesta de la Comisión, pero evita, debido a la jerarquía de las normas y en la medida en que esto no es estrictamente necesario, una referencia directa a los actos delegados en los que se encuentran más detalles.

Definiciones (artículo 4)

18. El texto transaccional introduce pequeños ajustes en algunas definiciones («servicio de STI», «sistemas de transporte inteligentes y cooperativos», «accesibilidad de los datos»).

Programa de trabajo (artículo 4 *bis*)

19. Habida cuenta de la importancia concedida a la adopción y al contenido del programa de trabajo en la propuesta (artículo 17, apartado 5,) y a la secuencia cronológica de las distintas actividades, el texto transaccional sitúa esta herramienta de planificación plurianual al principio de las normas que rigen la implantación de aplicaciones y servicios de STI (nuevo artículo 4 *bis*) y subraya los fuertes vínculos entre esta herramienta y la elaboración de las especificaciones a escala de la Unión.

⁷ DO L 122 de 25.4.2022, p. 1.

Aplicación de las especificaciones y cooperación entre Estados miembros (artículo 5)

20. El texto transaccional recoge en gran medida las disposiciones de la propuesta destinadas a reforzar la cooperación de los Estados miembros en la implantación de las aplicaciones y servicios de STI, incluidas las relativas a los aspectos operativos (artículo 5). El texto transaccional aclara algunos de estos elementos.

Especificaciones por acto delegado (artículo 6)

21. El texto transaccional también incorpora las modificaciones que la propuesta introduce en el contenido de las especificaciones (artículo 6). Añade que es necesario establecer parámetros para evaluar la calidad de los datos y que los Estados miembros pueden designar a uno o varios organismos para que evalúen el cumplimiento de los requisitos (apartado 6 y considerando 18). Asimismo, establece que cada uno de los actos delegados deberá referirse a un ámbito prioritario distinto.

Medidas provisionales (artículo 7 *bis*)

22. La facultad otorgada a la Comisión para adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables en situaciones de emergencia mencionada en la propuesta (artículo 7 *bis* y considerando 14) suscitó dudas entre las delegaciones. Al tiempo que mantiene el principio, el texto transaccional desarrolla y enmarca en mayor medida estas disposiciones, haciendo hincapié en el procedimiento, las condiciones que han de darse y la comunicación entre la Comisión y los Estados miembros. Sin poner en tela de juicio el texto transaccional en su conjunto, no se han podido disipar totalmente las dudas de algunas delegaciones sobre la necesidad de otorgar esta facultad.

Protección de los datos personales (artículo 10)

23. En el texto transaccional, el artículo relativo a la protección de los datos personales (artículo 10) se completa con una disposición sobre el objetivo del tratamiento de los datos personales en virtud de la Directiva (artículo 10, apartado 1). Además, este artículo se completa con una referencia a la evaluación de impacto que debe realizarse al preparar un acto delegado que conduciría al tratamiento de dichos datos (apartado 2) y con una referencia a la técnica de seudonimización (apartado 3; véase también el considerando 15).

Presentación de informes (artículo 17) y disposiciones finales

24. El texto transaccional mantiene el artículo sobre los informes de los Estados miembros y de la Comisión (artículo 17). No obstante, la fecha del primer informe de los Estados miembros (artículo 17, apartado 1) se aplazó a dieciocho meses después de la entrada en vigor (en consonancia con la fecha de transposición), se modificó la facultad de la Comisión para establecer indicadores de rendimiento y se sometió a un procedimiento de examen (artículo 17, apartado 2,), y se destacó el objetivo de simplificación relativo a la presentación de informes (artículo 17, apartado 3, y considerando 22 *bis*). Una delegación habría preferido que coincidieran cada cinco años los informes de los Estados miembros y el programa de trabajo.

Anexo I

25. El anexo I de la propuesta describe los elementos que deben cubrir las especificaciones en relación con los ámbitos prioritarios de actuación a escala de la Unión. Las modificaciones que el texto transaccional introduce en este anexo se limitan a algunas precisiones.

Anexo II

26. En el anexo II, en el que se enumeran los principios aplicables a las especificaciones y a la implantación de STI, el texto transaccional se ajusta principalmente a las modificaciones propuestas por la Comisión (sobre las letras f), h), j) y m)). Aporta algunas aclaraciones sobre las letras h) «fomentarán la igualdad de acceso», j) «proporcionarán horarios y posicionamiento de calidad», y m) «aportarán transparencia e inspirarán confianza», y modifica la letra l) «respetarán la coherencia» para recordar, entre las normas de la Unión que deben respetarse, el principio de neutralidad tecnológica, tal como se enmarca en la Directiva (UE) 2018/1972 por la que se establece el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas, al que también se hace referencia en el considerando 8 *bis* modificado. La cuestión de la conveniencia de añadir una referencia al principio de «neutralidad tecnológica» suscitó controversia en el grupo de trabajo. El texto transaccional intenta alcanzar un equilibrio basándose en la propuesta, pero destacando explícitamente la importancia de este principio, tal como se enmarca en el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas, al elaborar las especificaciones.
27. En la reunión del Comité de Representantes Permanentes del 18 de mayo de 2022, los Estados miembros confirmaron su apoyo al texto transaccional de la Presidencia. A raíz de la petición de un gran número de delegaciones, que mencionaron las dificultades administrativas relacionadas con la transposición de las disposiciones de la Directiva a escala nacional, el plazo previsto a tal efecto se amplió a veinticuatro meses (artículo 2 de la propuesta que modifica la Directiva STI). El Comité también tuvo en cuenta una propuesta de modificación de la descripción del principio de «retrocompatibilidad» (letra f) del anexo II), para destacar la necesidad de justificar su aplicación al elaborar las especificaciones de los STI; dos delegaciones no estaban a favor de este cambio. El texto transaccional que figura en el anexo del presente informe tiene en cuenta estos ajustes.

28. Varias delegaciones expresaron su preocupación por las elecciones que se realizarán más adelante sobre los ámbitos geográficos y las fechas de suministro de determinados datos y servicios. Estas dudas se refieren a las inversiones necesarias, a la proporcionalidad con respecto a la densidad del tráfico en determinados tramos de carretera, a la coordinación administrativa y a la fiabilidad de determinados datos.
29. En esta fase del procedimiento, el representante de la Comisión mantiene una reserva de procedimiento sobre todas las modificaciones introducidas en su propuesta. El representante de la Comisión insistió, en particular, en la estructura inicial de la propuesta, que establece fechas y ámbitos geográficos para el suministro de determinados tipos de datos y la implantación de determinados servicios, con la posibilidad de modificarlos mediante un acto delegado.

IV. CONCLUSIÓN

30. En vista de lo anterior, se invita al Consejo a alcanzar una orientación general sobre la 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, sobre la base del texto transaccional que figura en el anexo del presente informe.
-

Modificaciones de la Directiva STI

[...]

Considerando lo siguiente:

- (1) La *Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente*⁸ 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.
- (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 Consejo⁹ 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 protegidas¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Certificados de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión, de 7 de abril de 2022, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación [C (2022) 2055 (final)].

- (3) El Pacto Verde Europeo¹¹ 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 multimodal¹².
- (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/UE¹³ 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.

¹¹ Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final.

¹² 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.

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

- (7) En el marco de la aplicación de los Reglamentos Delegados de la Comisión¹⁴ que complementan la Directiva 2010/40/UE, los Estados miembros han establecido puntos de acceso nacionales¹⁵. 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 Datos¹⁶ 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.

¹⁴ 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 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).

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

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8 bis) Debe garantizarse, en particular en el caso de los sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (STI-C), que los requisitos para los sistemas de STI no impongan ni favorezcan la utilización de un tipo concreto de tecnología, en consonancia con el principio de neutralidad tecnológica establecido en la Directiva (UE) 2018/1972¹⁷. Si pueden utilizarse tecnologías de STI-C complementarias, fiables y probadas en condiciones reales, deben permitirse aplicaciones coexistentes.
- (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-C¹⁸ y de movilidad cooperativa, conectada y automatizada¹⁹, el Foro Europeo para la Movilidad Multimodal de Pasajeros²⁰ y la Plataforma Europea para la Implantación de eCall²¹.
- (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. Las nuevas tecnologías, en particular para los STI-C, deben ser sometidas a pruebas en condiciones reales de tráfico por carretera que demuestren su fiabilidad antes de su despliegue. 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.

¹⁷ Directiva (UE) [2018/1972](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se establece el Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas (DO L 321 de 17.12.2018, p. 36).

¹⁸ Código E03188 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

¹⁹ Código E03657 en el Registro de grupos de expertos de la Comisión y otras entidades similares.

²⁰ Código E03826 en el registro de grupos de expertos de la Comisión y otras instancias similares.

²¹ 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 se lleven a cabo esas tareas esenciales, en particular en lo que se refiere a los papeles de i) la autoridad responsable de la política de certificación de los STI-C en la gestión de la política de certificación y la autorización de infraestructuras de clave pública, ii) el gestor de la lista de confianza en la generación y actualización de la lista de confianza europea de los certificados y, en el caso de las actividades regulares, en la facilitación de información a la autoridad responsable de la política de certificación de los STI-C en lo que respecta al funcionamiento general seguro del modelo de confianza de los STI-C, y iii) el punto de contacto de los STI-C en la gestión de todas las comunicaciones con los gestores de la autoridad de certificación raíz y la publicación del certificado de clave pública del gestor de la lista de confianza y la lista de confianza de europea de los certificados. Actualmente, la Comisión también desempeña el papel de autoridad europea de certificación raíz, que puede seguir desempeñando, si procede, por ejemplo para apoyar los planes de migración en caso de que otra autoridad de certificación raíz se vea comprometida.

- (12) La mayoría de las medidas en virtud de la Directiva 2010/40/UE, con la excepción de eCall, se han centrado en la adopción de especificaciones para 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 estos datos en dicho formato ni de implantar servicios específicos. Se ha generalizado la utilización de una serie de servicios de STI, como la detección de incidentes que permite prestar servicios de información sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, o los datos dentro de otros ámbitos prioritarios identificados en esta Directiva, por ejemplo, las normas de tráfico, que apoyan servicios importantes, como los límites de velocidad para brindar apoyo a los vehículos equipados con un asistente de velocidad inteligente con arreglo al Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo²². Se considera que el suministro obligatorio de determinados servicios de STI y de determinados datos en formato legible por máquina es necesario a fin de garantizar tanto la disponibilidad continua de dichos datos como la prestación continua de tales servicios en toda la Unión. Ello implica que la información subyacente que debe reflejarse en los datos legibles por máquina ya existe, independientemente del formato o soporte en que se presente. Los tipos de datos y los servicios cuyo suministro debe hacerse obligatorio en virtud de la presente Directiva deben determinarse sobre la base de las especificaciones adoptadas por la Comisión por medio de actos delegados que complementan la Directiva 2010/40/UE, en particular los Reglamentos Delegados (UE) 2022/670²³, (UE) n.º 885/2013, (UE) n.º 886/2013 y (UE) 2017/1926 de la Comisión, y reflejar los tipos de datos y los servicios que en ellos se establecen.
- (12 *bis*) En interés de la continuidad, los tipos de datos y los servicios cuyo suministro debe hacerse obligatorio en virtud de la presente Directiva deberán estar disponibles dentro de un

²² 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).

²³ Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, por el que se completa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

ámbito geográfico concreto. Para determinar dicho ámbito, debe seguirse un enfoque gradual y proporcionado, basado en la experiencia y los resultados ya obtenidos y en la experiencia y los resultados que se obtengan durante la ampliación.

- (13) El estudio de 2020 *Mapping accessible transport for persons with reduced mobility* [«Aplicación de transporte accesible para personas con movilidad reducida», documento en inglés]²⁴ 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. Por lo tanto, poner en peligro la integridad de los servicios de STI podría tener una gran incidencia en la seguridad vial, por ejemplo, si información deliberadamente falsa sobre un peligro indujera a los vehículos a realizar maniobras que pusieran en riesgo a los usuarios de la carretera, y podría tener un efecto en cadena en el sistema de transporte de la Unión. A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para que, en situaciones en que la integridad de los servicios de STI esté en peligro y se necesite urgentemente una intervención a escala de la Unión para garantizar el funcionamiento seguro y adecuado del sistema de transporte de la Unión o la seguridad vial, adopte contramedidas para abordar las causas y las consecuencias de dicha situación. Estas medidas deben adoptarse lo más rápidamente posible y aplicarse inmediatamente. No obstante, al elaborar dichas contramedidas, la Comisión debe hacer todo lo posible para consultar a expertos de los Estados miembros. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵. Habida cuenta de la necesidad de garantizar la continuidad del

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

²⁵ 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).

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) Todo tratamiento de datos personales en virtud de la presente Directiva, como el tratamiento de datos de localización cuando permita identificar, directa o indirectamente, a una persona, debe llevarse a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión sobre la protección de datos personales y la privacidad, establecido, en particular, en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2016/679, la presente Directiva debe especificar los fines para los que pueden tratarse datos personales en virtud de lo dispuesto en ella.

Cuando impliquen el tratamiento de datos personales, las especificaciones que se elaborarán en virtud de la presente Directiva deben prever salvaguardias en materia de protección de datos personales que sean adecuadas y suficientes en consonancia con los requisitos del Reglamento (UE) 2016/679 y de la Directiva 2002/58/CE, en particular en lo que respecta a la duración máxima del almacenamiento de datos y a la anonimización o la seudonimización de los datos. En particular, y sin perjuicio de ningún requisito específico establecido en el Derecho de la Unión en relación con el uso de datos anónimos o seudonimizados, siempre que sea posible alcanzar en igual medida los fines perseguidos, deben fomentarse la anonimización o la seudonimización como técnicas para reforzar la privacidad de las personas, en consonancia con el principio de protección de datos desde el diseño. Además, deben establecerse salvaguardias, en particular contra el uso indebido, incluidos el acceso ilícito, la alteración o la pérdida, en dichas especificaciones o en la legislación nacional, según proceda, de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2016/679 y de la Directiva 2002/58/CE.

- (17) La Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad general de los productos²⁸ se aplica a los productos para los que la legislación sectorial no establece disposiciones más específicas con el mismo objetivo de seguridad, así como

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

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 Consejo²⁹, 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 Consejo³⁰ 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 167/2013³¹ y (UE) n.º 168/2013³² 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 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

²⁹ 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).

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

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 sería necesario en cada caso concreto y aspirar, cuando proceda, a un enfoque sistemático en relación con las normas sobre la designación de los organismos de evaluación de la conformidad y los procedimientos aplicables, en particular en lo que se refiere a las aplicaciones y los servicios transfronterizos.

- (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 Artificial³³.
- (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 Consejo³⁴ 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).

³³ 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].

³⁴ 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).

- (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.
- (22 *bis*) Las normas sobre presentación de informes deben simplificarse y permitir que se realice un análisis comparativo con mayor facilidad. Por consiguiente, la presentación cada tres años por los Estados miembros de un informe que cubra la aplicación de la Directiva y de todos los actos delegados y de ejecución debe reemplazar las diversas obligaciones de presentación de informes existentes, y debe establecerse un modelo común que incluya determinados indicadores clave de rendimiento. Basándose en la experiencia con el uso de indicadores clave de rendimiento voluntarios en los informes, la Comisión debe poder seleccionar algunos de esos indicadores para incluirlos en el modelo armonizado.
- (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 y actualización de los programas de trabajo, la fijación de coberturas geográficas y de los plazos respectivos para la implantación por parte de los Estados miembros de los tipos de datos y servicios de STI obligatorios, y la adopción del modelo para los informes que deben presentar los Estados miembros. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵.
- (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

³⁵ 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).

la mejora de la legislación³⁶. 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 165/2014³⁷, (UE) 2019/1239³⁸, (UE) 2020/1056³⁹ y (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por la Directiva 2007/2/CE⁴⁰ y la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹.
- (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 explicativos⁴², en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las

³⁶ 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).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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 Consejo⁴³, emitió un dictamen el 2 de marzo 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, 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 y la protección del transporte por carretera.
 - d) IV. Servicios de STI para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada.».

⁴³ 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).

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

-a) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) “servicio de STI”: el suministro de una aplicación de STI a través de un marco de organización y funcionamiento bien definido con el fin de contribuir a la seguridad de los usuarios, a la eficiencia, a la movilidad sostenible y a la comodidad, así como a facilitar o respaldar las operaciones de transporte y los desplazamientos;»;

a) el punto 18 se sustituye por el texto siguiente:

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

* 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 interactuar y coordinarse mediante el intercambio de mensajes seguros y fiables sin conocerse previamente;

20) “servicio de STI-C”: un servicio de STI prestado a través de STI-C;

21) “disponibilidad de los datos”: la 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;

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.».

3 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 4 bis

Programa de trabajo⁴⁴

«1. 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, al menos, los siguientes elementos:

- a) los objetivos y las fechas de ejecución para cada año, e indicará para qué temas de trabajo deben elaborarse especificaciones de conformidad con el artículo 6;
- b) los tipos de datos y los servicios de STI para los que la Comisión podrá adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 7, apartados 1 y 2.

⁴⁴ El texto se ha desplazado parcialmente del artículo 17, apartado 5, de la propuesta.

«2. Antes de cada posterior prórroga quinquenal del poder para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12, apartado 2, la Comisión publicará, mediante actos de ejecución, un nuevo programa de trabajo que incluya al menos los elementos a que se refiere el apartado 1, letras a) y b). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 4.».

- 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 entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 *bis*.

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

«3. Los Estados miembros también cooperarán, por ejemplo a través de proyectos de coordinación apoyados por la Unión y, cuando sea necesario, con las partes interesadas pertinentes, en los aspectos operativos de la aplicación de las especificaciones adoptadas por la Comisión, como los perfiles armonizados de la Unión y las normas, 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. En lo que respecta a los requisitos para los proveedores de datos, los usuarios de datos y los proveedores de servicios de STI establecidos en las especificaciones, los Estados miembros cooperarán también, cuando proceda, en prácticas para evaluar el cumplimiento de dichos requisitos y en el desarrollo de mecanismos para garantizar el cumplimiento.».

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 normas para establecer parámetros relacionados con la calidad y la idoneidad para el uso. Según proceda, y en particular cuando esté justificado en interés de la seguridad y la interoperabilidad, las especificaciones incluirán 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.

Los Estados miembros podrán designar uno o varios organismos competentes para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos en las especificaciones, con sujeción a las normas específicas de evaluación que puedan establecerse en ellas.

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

c) se inserta el apartado 8 siguiente:

«8. La Comisión adoptará las especificaciones a que se refiere este artículo mediante actos delegados de conformidad con el artículo 12. Un acto delegado independiente no abarcará más de un ámbito prioritario; se adoptará un acto delegado independiente para cada una de las acciones prioritarias.»⁴⁵;

* 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 inserta el artículo 6 *bis* siguiente:

«Artículo 6 bis

Disponibilidad de datos e implantación de los servicios de STI

1. Los Estados miembros velarán por que, por lo que respecta a cada tipo de datos enumerado en el anexo III, cuando la información subyacente ya exista, se disponga de datos para la cobertura geográfica relativa a ese tipo de datos lo antes posible y, a más tardar, en la fecha correspondiente establecida en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 3.

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

2. Los Estados miembros velarán por que los servicios de STI especificados en el anexo IV se implanten para la cobertura geográfica y, a más tardar, en la fecha correspondiente establecida en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 3.

⁴⁵ Nota: Este apartado 8 contiene en parte el fondo del artículo 7, apartados 1 y 2, de la Directiva vigente.

3. Por medio de actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 15, apartado 4, la Comisión especificará:

- a) la cobertura geográfica en relación con los tipos de datos enumerados en el anexo III y los plazos de aplicación;
- b) la cobertura geográfica en relación con los servicios de STI enumerados en el anexo IV y los plazos de aplicación.

Al adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión tendrá en cuenta el riesgo de interferencia con los datos personales y los costes y los recursos humanos necesarios para facilitar los datos pertinentes e implantar los servicios pertinentes con un nivel de calidad suficiente, con el fin de garantizar que se reduzcan al mínimo dichos costes y recursos, en particular los soportados por las autoridades públicas. La Comisión también tendrá en cuenta los costes y la carga administrativa de los operadores privados a los que se pueda exigir el suministro de datos y servicios. Cuando la adición de tipos de datos o servicios a los anexos III y IV haya sido objeto de un análisis de costes y beneficios y de una evaluación de impacto de conformidad con el artículo 7, apartados 1 o 2, la Comisión podrá utilizar asimismo los resultados de dicho análisis y dicha evaluación de impacto para sus consideraciones.».

7) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Modificaciones de los anexos III y IV

1.⁴⁶ Tras un análisis de costes y beneficios y una evaluación de impacto que incluya las consultas oportunas, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 en vista del desarrollo del mercado y la tecnología en la Unión, con el fin de modificar la lista de tipos de datos del anexo III:

- a) añadiendo o modificando tipos de datos que estén intrínsecamente vinculados a los ámbitos prioritarios establecidos en el anexo I y que se enumeran en las especificaciones establecidas con arreglo al artículo 6, apartado 8, cuando la disponibilidad de dichos tipos de datos aporte, según el análisis de costes y beneficios y la evaluación de impacto, beneficios y mejoras importantes y claramente justificados en términos de sostenibilidad del transporte, de seguridad y protección del transporte o de eficiencia y gestión del transporte, o
- b) cuando esté claramente justificado, suprimiendo tipos de datos incluidos en el anexo III.

Cada acto delegado será coherente con los tipos de datos establecidos en el último programa de trabajo adoptado de conformidad con el artículo 4 *bis* y no abarcará más de un ámbito prioritario.

⁴⁶ Nota: el actual apartado 1 se incorpora al artículo 6, apartado 8 (nuevo).

2. Tras un análisis de costes y beneficios y una evaluación de impacto que incluya las consultas oportunas, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 en vista del desarrollo del mercado y la tecnología en la Unión, con el fin de modificar la lista de servicios de STI del anexo IV:

- a) añadiendo o modificando servicios dentro del ámbito de aplicación del anexo I respecto de los cuales se hayan establecido especificaciones con arreglo al artículo 6, apartado 8, cuando la prestación de dichos servicios aporte, según el análisis de costes y beneficios y la evaluación de impacto, beneficios y mejoras importantes y claramente justificados en términos de sostenibilidad del transporte, de seguridad y protección del transporte o de eficiencia y gestión del transporte, o
- b) cuando esté claramente justificado, suprimiendo servicios incluidos en el anexo IV.

Cada acto delegado será coherente con la lista de servicios de STI establecida en el último programa de trabajo adoptado de conformidad con el artículo 4 *bis* y no abarcará más de un ámbito prioritario.

3. Al adoptar actos delegados con arreglo al presente artículo, la Comisión tendrá debidamente en cuenta el riesgo de interferencia con los datos personales y los costes y los recursos humanos necesarios para facilitar los datos pertinentes o implantar los servicios pertinentes con un nivel de calidad suficiente, con el fin de garantizar que se reduzcan al mínimo dichos costes y recursos, en particular los soportados por las autoridades públicas. La Comisión también tendrá en cuenta los costes y la carga administrativa de los operadores privados a los que se pueda exigir el suministro de datos y servicios.

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

«Artículo 7 bis

Medidas provisionales

1. Sin perjuicio de los mecanismos de preparación y respuesta a los incidentes, como los establecidos en virtud de la Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo*, la Comisión, en una situación de emergencia y a petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, podrá adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables en los que se establezcan contramedidas para hacer frente a las causas y consecuencias de esa situación, como la suspensión de obligaciones en los ámbitos prioritarios establecidos en el artículo 2. La Comisión informará a los Estados miembros lo antes posible cuando considere que se ha producido una situación de emergencia.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución de conformidad con el apartado 1 únicamente en caso de que se produzca una situación de emergencia imprevista derivada de que corra peligro la disponibilidad o la integridad de los servicios de STI que sean objeto de especificaciones adoptadas de conformidad con el artículo 6, cuando dicha situación pueda poner en peligro el funcionamiento seguro y adecuado del sistema de transporte de la Unión o tenga un efecto adverso en la seguridad vial, y solo cuando no quepa esperar que la aplicación del mecanismo de respuesta ante incidentes o la modificación de las especificaciones de conformidad con el artículo 6 garanticen una respuesta oportuna y eficaz. Las medidas adoptadas por la Comisión se limitarán estrictamente a abordar las causas y las consecuencias de tales situaciones de emergencia.

3. La adopción de medidas provisionales de conformidad con este artículo se entenderá sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para actuar en una situación de emergencia relacionada con cuestiones de seguridad o defensa nacionales que afecten a las aplicaciones y servicios de STI implantados en su territorio.

4. Los actos de ejecución mencionados en el apartado 1 se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 15, apartado 3. Dichos actos de ejecución tendrán un período de validez no superior a ocho meses. La Comisión informará a los Estados miembros cuando considere que ha finalizado la situación de emergencia y derogará dichos actos una vez que dicha situación haya finalizado o tras haber modificado las especificaciones pertinentes con el fin de remediar la situación, si esta fecha es anterior.⁴⁷».

* Directiva (UE) 2016/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2016, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de seguridad de las redes y sistemas de información en la Unión (DO L 194 de 19.7.2016, p. 1). NOTA: se actualizará una vez entre en vigor la Directiva SRI 2 (Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148, 2020/0359 (COD))

- 9) En el artículo 8, apartado 1, la referencia a la «Directiva 98/34/CE» se sustituye por una 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

1. Los datos que constituyan datos personales en el sentido del artículo 4, punto 1, del Reglamento (UE) 2016/679* serán tratados de conformidad con la presente Directiva únicamente en la medida en que dicho tratamiento sea necesario para la ejecución de las aplicaciones, servicios y acciones de STI enumerados en el anexo I con vistas a garantizar la seguridad o la protección del transporte por carretera y la mejora de la gestión del tráfico, la movilidad o los incidentes.

⁴⁷ Nota: la última frase se ha desplazado del artículo 15, apartado 3.

2. Cuando las especificaciones adoptadas de conformidad con el artículo 6 se refieran al tratamiento de datos 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. En tal caso, la evaluación de impacto a que se refiere el artículo 6, apartado 7⁴⁸, incluirá un análisis del impacto de dicho tratamiento en la protección de los datos personales en cuestión.

3. Cuando proceda, se fomentará el uso de datos anónimos o la seudonimización de los datos.

* 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 6, apartado 8, establecerán el sistema de gestión de credenciales de seguridad de los STI-C a que se refiere el punto 4.3 del anexo I. Se especificarán las siguientes funciones de dicho sistema:

- 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.».

⁴⁸ Nota: El artículo 6, apartado 7, dice lo siguiente: «La Comisión, antes de adoptar las especificaciones, llevará a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis coste-beneficio.».

12) En el artículo 12, apartado 2, la fecha «27 de agosto de 2017» se sustituye por «[Oficina de Publicaciones: insértese 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.

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

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

Presentación de informes⁴⁹

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el [fecha de entrada en vigor + dieciocho meses], un informe sobre la ejecución de la presente Directiva y de los actos delegados adoptados en virtud de ella y sobre sus actividades y proyectos nacionales principales en relación con los ámbitos prioritarios y con la disponibilidad de los datos y servicios enumerados en los anexos III y IV.
2. La Comisión establecerá, por medio de actos de ejecución, el modelo para los informes inicial y de situación, en particular una lista de indicadores clave de rendimiento para evaluar la ejecución de la presente Directiva y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de ella. Dichos actos de ejecución, a la luz del principio de proporcionalidad y sobre la base de las mejores prácticas, distinguirán entre los indicadores clave de rendimiento obligatorios que deben incluirse en los informes y los indicadores adicionales que pueden incluirse en dichos informes cuando proceda. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 4.
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 los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de ella. La Comisión velará por que los plazos de presentación de informes establecidos en los actos delegados adoptados sobre la base del artículo 6 se ajusten a esta frecuencia.
4. La Comisión presentará, a más tardar dieciocho meses después de cada plazo de presentación de los informes de los Estados miembros, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos realizados en la ejecución de la presente Directiva y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de ella. El informe irá acompañado de un análisis del funcionamiento y la 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.».

⁴⁹ Nota: Los términos del programa de trabajo se trasladan al nuevo artículo 4 *bis*.

- 15) Los anexos I y II se sustituyen por el texto de los anexos I y 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 + veinticuatro 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.

[...]

ANEXO I

ÁMBITOS PRIORITARIOS

(a que se refiere el artículo 2)

1. Ámbito prioritario I: Servicios de STI relacionados con la información y la movilidad

Entre las especificaciones y normas relativas a los servicios de STI relacionados con la información y la movilidad destinados a los pasajeros se incluirán las siguientes:

1.1. Especificaciones para los servicios digitales de movilidad multimodal en toda la UE (incluidos los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión)

Definición de los requisitos necesarios para que los servicios digitales de movilidad multimodal en toda la UE y los servicios similares que ofrezcan información y funciones de reserva o compra para más de un operador del mismo modo de transporte sean fiables y accesibles a los usuarios de STI, basada en:

- 1.1.1. la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de STI, de los datos fiables existentes sobre los desplazamientos y el tráfico utilizados para los servicios digitales de movilidad multimodal, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;
 - 1.1.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes, especialmente mediante interfaces normalizadas;
 - 1.1.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos disponibles sobre el tráfico y los desplazamientos multimodales utilizados para los servicios digitales de movilidad multimodal;
 - 1.1.4. la rápida actualización de la información sobre los desplazamientos multimodales, incluida la relativa a la reserva y compra, en su caso, de servicios de transporte por parte de los proveedores de servicios de STI.
- 1.2. Especificaciones para los servicios de información y navegación sobre tráfico por carretera en toda la UE (incluidos los servicios de navegación e información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión)

Definición de los requisitos necesarios para que los servicios de información y navegación sobre tráfico por carretera en toda la UE sean fiables y accesibles a los usuarios de STI, basada en:

- 1.2.1. la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de STI y otras partes interesadas pertinentes, de los datos fiables existentes sobre la red viaria y el tráfico, incluidos los datos en tiempo real, utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real y los mapas digitales, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;
- 1.2.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes, las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes, en particular, las observaciones sobre la calidad de los datos;
- 1.2.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real;
- 1.2.4. la actualización oportuna, a los usuarios de la red viaria y otras partes interesadas pertinentes, de la información sobre tráfico en tiempo real, por parte de los proveedores de servicios de STI.
- 1.3. Especificaciones relativas a los servicios digitales para la movilidad multimodal en toda la UE y los servicios de navegación e información sobre el tráfico por carretera
 - 1.3.1. Definición de los requisitos necesarios para la recopilación por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados, especialmente en el caso de los vehículos pesados de transporte de mercancías) y para su notificación a los proveedores de servicios de STI, basada en:
 - 1.3.1.1. la disponibilidad, para los proveedores de servicios de STI, de los datos existentes sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados) recopilados por las autoridades públicas competentes y/o el sector privado;
 - 1.3.1.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y los proveedores de servicios de STI y otras partes interesadas pertinentes;
 - 1.3.1.3. la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de los datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados);
 - 1.3.1.4. la rápida actualización, por los proveedores de servicios de STI, de los servicios y aplicaciones de STI que utilizan estos datos sobre la red viaria y el tráfico.
 - 1.3.2. Definición de los requisitos necesarios para que datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos e infraestructuras multimodales pertinentes utilizados para los mapas digitales sean fiables y accesibles, en la medida de lo posible, a los fabricantes de mapas digitales y a los proveedores de servicios de cartografía digital, basada en:
 - 1.3.2.1. la disponibilidad, para los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital, de los datos existentes sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos e infraestructuras multimodales pertinentes, incluidos los nodos de acceso identificados, utilizados para los mapas digitales;
 - 1.3.2.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los fabricantes y proveedores de servicios de mapas digitales privados;

- 1.3.2.3. la rápida actualización, por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico destinados a los mapas digitales;
- 1.3.2.4. la rápida actualización de los mapas digitales por parte de los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital.
2. Ámbito prioritario II: Servicios de STI para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico

Entre las especificaciones y normas relativas a los servicios de STI para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico se incluirán las siguientes:

2.1. Especificaciones para los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes

Definición de los requisitos necesarios para apoyar y armonizar los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes, basada en:

- 2.1.1. la disponibilidad y accesibilidad de los datos existentes y fiables sobre la red viaria y el tráfico, así como de los datos sobre accidentes e incidentes necesarios para los servicios de gestión del tráfico y los incidentes;
- 2.1.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos, en particular de datos sobre el transporte de mercancías pertinentes para la gestión del tráfico y los incidentes (por ejemplo, el transporte de mercancías peligrosas, las restricciones de acceso relacionadas con las mercancías, los vehículos sobredimensionados), entre los centros de gestión del tráfico, los centros de información sobre el tráfico, las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes, a través de las fronteras, en particular mediante interfaces normalizadas;
- 2.1.3. la rápida actualización, por parte de las partes interesadas pertinentes, de los datos disponibles sobre la red viaria y el tráfico, así como de los datos sobre accidentes e incidentes necesarios para los servicios mejorados de gestión del tráfico y los incidentes;
- 2.1.4. la disponibilidad de datos y sinergias con otras iniciativas encaminadas a apoyar la multimodalidad, la integración de los modos de transporte y la facilitación del cambio modal en la red europea de transporte hacia los modos de transporte más sostenibles, a través de la armonización y la facilitación del intercambio de datos⁵⁰.

2.2. Especificaciones para los servicios de gestión de la movilidad

Definición de los requisitos necesarios para apoyar el desarrollo, por parte de las autoridades de transporte público, de servicios fiables de gestión de la movilidad, basada en:

- 2.2.1. la disponibilidad y el acceso, para las autoridades públicas competentes, de los datos existentes y fiables sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos multimodales necesarios para la gestión de la movilidad, sin perjuicio de los requisitos de protección de datos;
- 2.2.2. la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes, las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes;

⁵⁰ Por ejemplo, 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.

- 2.2.3. la rápida actualización, por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos disponibles sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos multimodales necesarios para la gestión de la movilidad.

2.3. Marco de la Unión para las arquitecturas de STI

Definición de las medidas necesarias para el desarrollo de la arquitectura marco de STI de la Unión en la que se describan los aspectos de interoperabilidad, continuidad de los servicios y multimodalidad relacionados específicamente con los STI, arquitectura dentro de la cual los Estados miembros y sus autoridades competentes, en cooperación con el sector privado, puedan definir su propia arquitectura de STI para la movilidad a escala nacional, regional o local.

2.4. Aplicaciones de STI y logística del transporte de mercancías

Definición de los requisitos necesarios para la concepción de aplicaciones de STI para la logística del transporte de mercancías, en especial, seguimiento y localización de mercancías, y otros servicios de visibilidad durante su transporte y entre modos de transporte, basada en:

- 2.4.1. la disponibilidad, para los creadores de aplicaciones de STI, de las tecnologías de STI idóneas, y su utilización de las mismas;
- 2.4.2. la disponibilidad de datos relacionados con la carga, accesibles a través de otros marcos específicos para el intercambio de datos⁵¹;
- 2.4.3. la integración de los resultados del posicionamiento en los instrumentos y centros de gestión del tráfico.

3. Ámbito prioritario III: Servicios de STI relacionados con la seguridad y la protección del transporte por carretera

Entre las especificaciones y normas correspondientes a los servicios de STI para la seguridad y protección del transporte por carretera se incluirán las siguientes:

3.1. Especificaciones para el número de llamada de emergencia (eCall) interoperable en toda la Unión

Definición de las medidas necesarias para el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia (eCall) interoperable en toda la Unión, en particular:

- 3.1.1. la disponibilidad a bordo del vehículo de los datos necesarios de STI que vayan a intercambiarse;
- 3.1.2. la disponibilidad de los equipos necesarios en los centros de respuesta a llamadas de emergencia que reciben los datos emitidos por los vehículos;
- 3.1.3. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los vehículos y los centros de respuesta a llamadas de emergencia, incluida una posible interacción con datos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1056 y con la carta de porte electrónica (e-CMR)*, por ejemplo cuando se transporten mercancías peligrosas.

⁵¹ Por ejemplo, el Reglamento (UE) 2020/1056.

* Protocolo adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) relativo a la carta de porte electrónica.

3.2. Especificaciones relativas a la información y los servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales

Definición de las medidas necesarias para el suministro de servicios basados en STI de información y, en su caso, de reserva en relación con plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, en particular en las zonas de servicio y descanso en la red viaria, basada en:

- 3.2.1. la disponibilidad, para los usuarios, de información sobre aparcamientos;
 - 3.2.2. la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los aparcamientos, los centros y los vehículos;
 - 3.2.3. la integración de las tecnologías de STI pertinentes en los vehículos y los aparcamientos a fin de actualizar la información sobre las plazas de aparcamiento disponibles a efectos de reserva.
- 3.3. Especificaciones para la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial

Definición de los requisitos mínimos aplicables a la información sobre tráfico universal en relación con la seguridad vial, suministrada, cuando sea posible, con carácter gratuito a todos los usuarios, así como de su contenido mínimo, basada en:

- 3.3.1. la disponibilidad y accesibilidad de datos fiables sobre incidencias y condiciones relacionadas con la seguridad necesarios para los servicios de información sobre el tráfico con relación a la seguridad y los servicios de gestión de incidentes;
 - 3.3.2. la implantación o utilización de los medios para detectar o identificar incidencias y condiciones relacionadas con la seguridad;
 - 3.3.3. la definición y utilización de una lista normalizada de incidencias de tráfico relacionadas con la seguridad vial («difusión general de mensajes sobre el tráfico»), que se deberá remitir a los usuarios de STI con carácter gratuito;
 - 3.3.4. la compatibilidad e integración de la «difusión general de mensajes sobre el tráfico» en los servicios de STI en relación con la información sobre tráfico en tiempo real y desplazamientos multimodales.
- 3.4. Especificaciones para otras acciones

- 3.4.1. Definición de las medidas necesarias para apoyar la seguridad de los usuarios de la red viaria en relación con la interfaz persona-máquina a bordo del vehículo y el uso de dispositivos nómadas de ayuda a la conducción o a la operación de transporte, así como la seguridad de las comunicaciones a bordo del vehículo que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵², del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³ y del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁴.
- 3.4.2. Definición de las medidas necesarias para mejorar la seguridad y la comodidad de los usuarios vulnerables de la red viaria para todas las aplicaciones de STI pertinentes que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- 3.4.3. Definición de las medidas necesarias para integrar sistemas de información avanzados de ayuda a la conducción en vehículos y en infraestructuras viarias que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- 3.4.4. Definición de las medidas necesarias para facilitar el intercambio de información entre los proveedores de servicios de aplicaciones de STI de seguridad, como el apoyo para recuperar vehículos o bienes robados, y las autoridades públicas pertinentes, teniendo debidamente en cuenta otros marcos existentes y emergentes destinados a facilitar el intercambio de datos en materia de movilidad y transporte que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo.

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

4. Ámbito prioritario IV: Servicios de STI para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada

Entre las especificaciones y normas para vincular los vehículos a la infraestructura de transporte, sensibilizar y permitir servicios de movilidad altamente automatizados se incluirán, sin perjuicio de las especificaciones y normas del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, las siguientes:

- 4.1. La definición de las medidas necesarias para seguir avanzando en el desarrollo y la aplicación de sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (de vehículo a vehículo, de vehículo a infraestructura y de infraestructura a infraestructura), en particular para apoyar la movilidad cooperativa, conectada y automatizada, basada en:
 - 4.1.1. la facilitación del intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructuras, así como entre otros usuarios de la carretera y vehículos e infraestructuras;
 - 4.1.2. la disponibilidad de los datos o la información pertinentes que deban intercambiarse para las partes respectivas de los vehículos o infraestructuras viarias;
 - 4.1.3. la utilización de un formato de mensaje normalizado para el intercambio de datos o información entre el vehículo y las infraestructuras;
 - 4.1.4. la definición de una infraestructura de comunicación para el intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras y entre vehículos e infraestructuras;
 - 4.1.5. la utilización de procesos de normalización para adoptar las arquitecturas respectivas.
- 4.2. Especificaciones de los servicios
 - 4.2.1. Servicios de información y alerta STI-C basados en datos de situación que aumentan la sensibilización de los usuarios del transporte con respecto a las situaciones de tráfico futuras.
 - 4.2.2. Servicios de información y alerta STI-C basados en observaciones que incrementan aún más la sensibilización de los usuarios del transporte, incluidos los no conectados, con respecto a las futuras situaciones de tráfico.
 - 4.2.3. Servicios de STI-C basados en intenciones que permiten a los vehículos hacer frente a escenarios de tráfico complejos y facilitan una conducción altamente automatizada.
 - 4.2.4. Servicios de infraestructuras STI-C que apoyan una conducción automatizada.
- 4.3. Especificaciones correspondientes a los sistemas de gestión de credenciales de seguridad de los STI-C de la UE
 - 4.3.1. política de certificados para la gestión de los certificados de clave pública para los STI-C;
 - 4.3.2. establecimiento de las funciones de la autoridad responsable de la política de certificación los STI-C, el gestor de la lista de confianza de los STI-C y el punto de contacto de los STI-C;
 - 4.3.3. política de seguridad para la gestión de la seguridad de la información en los STI-C».

ANEXO II

PRINCIPIOS DE LAS ESPECIFICACIONES Y DE LA IMPLANTACIÓN DE STI

(mencionados en los artículos 5, 6, 7 y 8)

La adopción de especificaciones, el otorgamiento de mandatos para la normalización y la selección y el despliegue de aplicaciones y servicios de STI se basarán en una evaluación de las necesidades en la que intervendrán todos los participantes implicados, y se atenderán a los principios expuestos a continuación. Estas medidas:

a)	serán eficaces	—	contribuirán de forma tangible a superar los principales retos que ha de afrontar el transporte por carretera en Europa (por ejemplo, reducción de la congestión del tráfico, disminución de las emisiones y aumento de la eficiencia energética y de los niveles de seguridad y protección, con inclusión de los usuarios vulnerables de la red viaria);
b)	serán rentables	—	optimizarán la relación entre los costes y los resultados obtenidos respecto del logro de objetivos;
c)	serán proporcionadas	—	fijarán, si procede, distintos niveles alcanzables de calidad y de implantación de los servicios, teniendo en cuenta las especificidades regionales, nacionales y europeas;
d)	apoyarán la continuidad de los servicios	—	asegurarán unos servicios ininterrumpidos en el conjunto de la Unión, en particular en la red transeuropea y, cuando sea posible, en sus fronteras exteriores, cuando estén implantados los servicios de STI. La continuidad de los servicios debe garantizarse en un nivel adaptado a las características de las redes de transporte que conectan países entre sí y, cuando proceda, regiones entre sí y ciudades con zonas rurales;
e)	facilitarán la interoperabilidad	—	garantizarán que los sistemas y los procesos empresariales en que aquellos se basan tengan la capacidad de intercambiar datos y compartir información y conocimientos para hacer posible una prestación efectiva de los servicios de STI;
f)	apoyarán la	—	garantizarán, cuando esté justificado, la capacidad de los sistemas de STI de funcionar con los sistemas existentes que

	retrocompatibilidad		comparten las mismas funciones, sin obstaculizar el desarrollo de las nuevas tecnologías, y mientras apoyan, cuando proceda, la complementariedad con las nuevas tecnologías o la transición a estas;
g)	respetarán las características de la infraestructura y la red nacionales existentes	—	tendrán en cuenta las diferencias inherentes a las características de las redes de transporte, en particular la dimensión de los volúmenes de tráfico y las condiciones meteorológicas de la red viaria;
h)	fomentarán la igualdad de acceso	—	no impondrán obstáculos ni discriminaciones al acceso de los usuarios vulnerables de la red viaria a las aplicaciones y servicios de STI. Cuando proceda y si las aplicaciones y servicios de STI están concebidos para interactuar o facilitar información a los usuarios de STI con discapacidad, serán accesibles a estas personas, de conformidad con los requisitos de accesibilidad del anexo I de la Directiva 2019/882; serán fáciles de utilizar para las personas con conocimientos digitales limitados;
i)	fomentarán la madurez	—	demonstrarán, previa oportuna evaluación del riesgo, la solidez de los sistemas de STI innovadores, mediante un nivel suficiente de desarrollo técnico y explotación operativa;
j)	proporcionarán horarios y posicionamiento de calidad	—	garantizarán la compatibilidad de las aplicaciones y servicios de STI, que dependen de horarios o posicionamiento, con al menos los servicios de navegación prestados por Galileo, incluidos la autenticación de mensajes de navegación de su servicio abierto y otros servicios de Galileo, como el servicio de alta precisión, cuando esté disponible, y los sistemas del sistema europeo de navegación por complemento geoestacionario (EGNOS). Cuando proceda, garantizarán que las aplicaciones y servicios de STI que dependen de los datos de observación de la Tierra utilicen los datos, la información o los servicios de Copernicus. Además de los datos de Copernicus podrán utilizarse otros datos y servicios;

k)	facilitarán la intermodalidad	—	tendrán en cuenta la coordinación de los diversos modos de transporte, cuando proceda, al implantar los STI;
l)	respetarán la coherencia	—	tendrán en cuenta las normas, políticas y actividades existentes de la Unión que sean pertinentes en el ámbito de los STI, en particular en el ámbito de la normalización y, en el caso de las especificaciones, el principio de neutralidad tecnológica establecido en la Directiva 2018/1972;
m)	aportarán transparencia e inspirarán confianza	—	aportarán transparencia, por ejemplo garantizando la transparencia de la clasificación a la hora de proponer opciones de movilidad a los clientes.

».

ANEXO III

Lista de tipos de datos

1. Relativos a la prestación de servicios de información sobre el tráfico por carretera y de navegación a escala de la UE (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario I, puntos 1.2 y 1.3):
1.1. Reglamentos de tráfico estáticos y dinámicos, en su caso, relativos a los siguientes tipos de datos: Tipos de datos: — condiciones de acceso a los túneles, — condiciones de acceso a los puentes, — límites de velocidad, — reglamentaciones sobre carga y descarga de mercancías, — prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías, — sentido de circulación en los carriles reversibles, — restricciones de peso/longitud/anchura/altura⁵⁵, — calles de un solo sentido⁵⁶,
— planes de circulación vial,
— restricciones de acceso permanentes, — límites de las restricciones, prohibiciones u obligaciones con validez zonal, estado actual de acceso y condiciones de circulación en zonas de tráfico regulado⁵⁷.

⁵⁵ Nota: Adición resultante del Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión (servicios de información sobre tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea).

⁵⁶ Véase la nota anterior.

⁵⁷ Véase la nota anterior.

1.2. Datos sobre el estado de la red:
<u>Tipos de datos:</u> — cierres de carreteras, — cierres de carriles, — obras de carreteras, — medidas temporales de gestión del tráfico.
2. Datos relativos a los servicios de información y de reserva en relación con plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.2):
Tipos de datos: — datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento, — información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento, — datos dinámicos sobre la disponibilidad de plazas de aparcamiento, en particular si un aparcamiento está: completo, cerrado o el número de plazas libres disponibles.
3. Datos sobre incidencias o condiciones detectadas relacionadas con la seguridad vial en relación con la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.3):
Tipos de datos: — carretera temporalmente resbaladiza, — presencia de animales, personas, obstáculos o escombros en la carretera, — zona de accidentes no protegida. — obras de corta duración en la carretera, — visibilidad reducida. — vehículo en sentido contrario. — obstrucción no gestionada de una carretera, — condiciones meteorológicas excepcionales.

4. Datos estáticos sobre tráfico multimodal para los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario I, puntos 1.1 y 1.3):

Tipos de datos:

Localización de nodos de acceso identificados para todos los modos programados, incluida la información sobre la accesibilidad de los nodos de acceso y los recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores, escaleras mecánicas)

.».

ANEXO IV

Lista de los servicios de STI

Servicio de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial a que se refiere el anexo I, ámbito prioritario III, punto 3.3

.».