

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

9114/22

Dosar interinstituțional:
2021/0419(COD)

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

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	8883/22
Nr. doc. Csie:	15114/21 + ADD1
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport - Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 15 decembrie 2021, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport („Directiva STI”), care face parte dintr-un pachet de patru inițiative menite să modernizeze sistemul de transport al Uniunii și să sprijine tranziția către o mobilitate mai curată, mai verde și mai inteligentă.

2. Principalele obiective ale acestei propuneri, care se întemeiază pe articolul 91 din TFUE, sunt următoarele: (a) de a lua în considerare progresele tehnologice, cum ar fi mobilitatea conectată și automatizată sau aplicațiile de mobilitate la cerere și (b) de a spori disponibilitatea, reutilizarea și interoperabilitatea datelor.
3. Propunerea vine ca urmare a evaluării directivei existente, efectuată în 2019, care a identificat următoarele probleme: i) lipsa interoperabilității și a continuității aplicațiilor; ii) lipsa concertării și a cooperării eficiente între părțile interesate și iii) insuficienta disponibilitate a datelor și reticența în ceea ce privește schimbul de date.
4. Pentru a remedia aceste lacune, Comisia propune, printre altele, extinderea domeniului de aplicare al directivei și introducerea obligativității digitalizării anumitor informații rutiere legate de siguranța rutieră, trafic și călătoriile multimodale în rețeaua TEN-T¹ și apoi în întreaga rețea rutieră. În același timp, implementarea anumitor servicii STI esențiale ar deveni, de asemenea, obligatorie.
5. Propunerea face parte dintr-un pachet de inițiative legislative menite să contribuie la obiectivele de decarbonizare, digitalizare și reziliență sporită a infrastructurii de transport.
6. În ceea ce privește digitalizarea, aceasta face parte din Strategia europeană privind datele din februarie 2020², prin care s-a anunțat crearea a nouă spații europene comune ale datelor în sectoare economice strategice și domenii de interes public, inclusiv spațiul european comun al datelor privind mobilitatea. În concluziile sale din 22 octombrie 2021³, Consiliul European a solicitat realizarea de progrese rapide în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru instituirea unor astfel de spații sectoriale ale datelor.

¹ Rețeaua transeuropeană de transport, în privința căreia au fost stabilite orientări prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Revizuirea acestui regulament este principala inițiativă a „pachetului privind mobilitatea eficientă și verde”.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Revizuirea Directivei STI, ca parte a acestui spațiu european comun al datelor, contribuie la furnizarea de sisteme avansate de asistență pentru conducătorii auto, cum ar fi noile sisteme pentru vehicule în sensul Regulamentului (UE) 2019/2144 privind siguranța generală⁴. În plus, propunerea completează propunerea referitoare la un nou regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi din 14 iulie 2021 („RICA”)⁵ în ceea ce privește datele referitoare la punctele de reîncărcare și de realimentare. Regulamentul RICA va permite stabilirea unor specificații mai detaliate decât cele adoptate în temeiul directivei, care se vor concentra asupra modalităților tehnice.

II. EXAMINAREA DE CĂTRE CELELALTE INSTITUTII

8. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de propunere, iar dna Rovana Plumb (RO, S&D) a fost numită raportor. Se preconizează ca Parlamentul European să își adopte poziția în cadrul sesiunii plenare din octombrie 2022.
9. Comitetul Economic și Social European a adoptat avizul său cu privire la propunerea sus-menționată la 23 martie 2022, iar Comitetul European al Regiunilor a renunțat să-și emită avizul.

III. SITUAȚIA ACTUALĂ ÎN CADRUL CONSILIULUI

10. Grupul de lucru pentru transport – chestiuni intermodale și rețele și-a început lucrările cu privire la propunere la 10 ianuarie 2022 și a continuat la 17 și 24 ianuarie, 2 și 16 februarie, 7, 14 și 28 martie, 4, 11 și 28 aprilie, precum și la 5 și 11 mai 2022. Evaluarea impactului efectuată de Comisie a fost discutată în cadrul grupului la 17 ianuarie 2022. Mai multe delegații și-au exprimat îndoielile cu privire la proporționalitatea abordării avute în vedere de Comisie și cu privire la unele dintre estimările costurilor rezultate. Delegațiile care au introdus rezerve de examinare parlamentară (DK, PL, SK, SE) le-au retras între timp. Mai multe delegații mențin o rezervă generală de examinare.

⁴ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. În general, delegațiile au salutat propunerea și doresc ca implementarea aplicațiilor și a serviciilor în temeiul Directivei STI să fie dezvoltată și consolidată în continuare printr-o mai bună cooperare și coordonare. Principalele aspecte discutate au fost: noua obligație de a pune la dispoziție anumite date într-un format digital care poate fi citit automat; procesul decizional pentru a stabili tipurile de date pentru care furnizarea este obligatorie, precum și acoperirea geografică și calendarul aferente; descrierea elementelor care trebuie incluse în specificații la nivelul Uniunii; împuternicirea Comisiei să adopte măsuri provizorii în situații de urgență; normele privind protecția datelor cu caracter personal și confidențialitatea datelor; principiile pentru specificațiile și implementarea STI; și termenul de transpunere a directivei.
12. Pe baza discuțiilor, a clarificărilor din partea Comisiei și a observațiilor scrise din partea delegațiilor, președinția a pregătit un proiect de compromis în vederea ajungerii la o abordare generală în cadrul Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie (Transporturi) din 2 iunie 2022. Principalele modificări aduse textului față de propunerea inițială a Comisiei sunt următoarele:

Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI obligatorii [articolul 1 alineatul (2a), articolul 6a, articolul 7⁶; anexele III și IV]

13. Textul de compromis acceptă principiul conform căruia statele membre trebuie să asigure disponibilitatea anumitor tipuri de date într-un format digital care poate fi citit automat, iar implementarea anumitor servicii STI trebuie asigurată [articolul 1 alineatul (2a), articolul 6a, anexele III și IV].

⁶ Trimiterile la articole sunt numerotate în conformitate cu directiva modificată prin dispozițiile propunerii.

14. Cu toate acestea, având în vedere impactul potențial ridicat asupra resurselor naționale, delegațiile au insistat cu fermitate asupra unui control mai bun și a unei implicări sporite a statelor membre în procesul decizional, atât pentru stabilirea domeniului inițial de aplicare a obligațiilor, cât și pentru evoluția sa în timp. Prin urmare, textul de compromis al președinției stabilește în directivă tipurile de date și serviciile care fac obiectul obligației de disponibilitate și de implementare. Listele de date și servicii vizate pot fi modificate prin intermediul unui act delegat [articolul 1 alineatul (2a), articolul 7, anexele III și IV]. În același timp, textul de compromis indică recurgerea la acte de punere în aplicare pentru a stabili acoperirea geografică (rețelele care trebuie acoperite) și calendarul de punere în aplicare (articolul 6a, considerentul 12a). De asemenea, textul consolidează cadrul pentru delegarea competențelor conferite Comisiei pentru adoptarea unor astfel de acte delegate și de punere în aplicare [articolul 6a alineatul (3) și articolul 7]. Astfel, propunerea menține ambiția de a introduce obligativitatea disponibilității anumitor tipuri de date și posibilitatea de a actualiza această listă printr-un act delegat, consolidând în același timp implicarea statelor membre în aspectele legate de punerea în aplicare a acestei ambiții, și anume stabilirea acoperirii geografice și a calendarului.
15. În plus, compromisul clarifică faptul că obligația de a pune la dispoziție anumite date într-un format digital care poate fi citit automat se referă numai la date pentru care există deja informațiile subiacente corespunzătoare, indiferent de formatul în care sunt prezentate.
16. Marea majoritate a delegațiilor au considerat că textul de compromis este suficient de echilibrat cu privire la această structură decizională. Cu toate acestea, unele delegații au exprimat îndoieli, punând sub semnul întrebării forumul optim pentru luarea deciziilor cu privire la acoperirea geografică și termene, subliniind în același timp importanța de a nu reduce nivelul de ambiție în ceea ce privește dezvoltarea serviciilor STI.

17. În ceea ce privește tipurile de date vizate, textul de compromis extinde lista (anexa III) prin adăugarea anumitor tipuri de date menționate în Regulamentul delegat privind specificațiile pentru serviciile de informare în timp real cu privire la trafic⁷, adoptat recent. În ceea ce privește prezentarea tipurilor de date și servicii în anexele III și IV, textul de compromis se bazează pe propunerea Comisiei, dar, dată fiind ierarhia normelor și în măsura în care acest lucru nu este strict necesar, evită să facă o trimitere directă la actele delegate în care pot fi găsite mai multe detalii.

Definiții (articolul 4)

18. Textul de compromis aduce modificări minore anumitor definiții („serviciu STP”, „sisteme de transport inteligente cooperative”, „accesibilitatea datelor”).

Programul de lucru (articolul 4a)

19. Având în vedere importanța pe care propunerea o acordă adoptării și conținutului programului de lucru [articolul 17 alineatul (5)] și cronologiei diferitelor activități, textul de compromis plasează acest instrument de planificare multianuală la începutul dispozițiilor care reglementează implementarea aplicațiilor și serviciilor STI (noul articol 4a) și subliniază legăturile puternice dintre acest instrument și elaborarea specificațiilor la nivelul Uniunii.

⁷ JO L 122, 25.4.2022, p. 1.

Aplicarea specificațiilor și cooperarea între statele membre (articolul 5)

20. Compromisul include în mare măsură dispozițiile propunerii care vizează consolidarea cooperării între statele membre în ceea ce privește implementarea aplicațiilor și a serviciilor STI, inclusiv în ceea ce privește aspectele operaționale (articolul 5). Textul de compromis clarifică unele dintre aceste elemente.

Specificații prin intermediul unui act delegat (articolul 6)

21. Compromisul include, de asemenea, modificările pe care propunerea le aduce conținutului specificațiilor (articolul 6). Compromisul adaugă că este necesar să se stabilească parametri de evaluare a calității datelor și că statele membre pot desemna unul sau mai multe organisme pentru evaluarea cerințelor [alineatul (6) și considerentul (18)]. Acesta prevede, de asemenea, că fiecare act delegat ar trebui să se refere la un domeniu prioritar separat.

Măsuri provizorii (articolul 7a)

22. Împuternicirea Comisiei de a adopta acte de punere în aplicare imediat aplicabile în cazul unei situații de urgență, menționată în propunere (articolul 7a și considerentul 14), a ridicat semne de întrebare în rândul delegațiilor. Textul de compromis menține acest principiu, dar dezvoltă și delimitează mai bine aceste dispoziții, punând accentul pe procedură, pe condițiile care trebuie îndeplinite și pe comunicarea dintre Comisie și statele membre. Fără a pune sub semnul întrebării compromisul în ansamblul său, îndoielile exprimate de unele delegații cu privire la necesitatea acestei împuterniciri nu au putut fi soluționate pe deplin.

Protecția datelor cu caracter personal (articolul 10)

23. În textul de compromis, articolul privind protecția datelor cu caracter personal (articolul 10) este completat de o dispoziție privind scopul prelucrării datelor cu caracter personal în temeiul directivei [articolul 10 alineatul (1)]. În plus, articolul respectiv este completat printr-o trimitere la evaluarea impactului care urmează să fie efectuată atunci când se elaborează un act delegat care ar conduce la prelucrarea unor astfel de date [alineatul (2)] și printr-o trimitere la tehnica pseudonimizării [alineatul (3); a se vedea, de asemenea, considerentul 15].

Raportarea (articolul 17) și dispozițiile finale

24. Articolul privind raportarea de către statele membre și Comisie (articolul 17) este menținut în compromis. Totuși, data primei raportări de către statele membre [articolul 17 alineatul (1)] a fost amânată la 18 luni de la intrarea în vigoare (în concordanță cu termenul de transpunere), competența Comisiei de a stabili indicatori de performanță a fost modificată și a fost supusă unei proceduri de examinare [articolul 17 alineatul (2)] și a fost subliniat obiectivul simplificării raportării [articolul 17 alineatul (3) și considerentul 22a]. O delegație ar fi preferat ca raportarea de către statele membre să coincidă cu programul de lucru o dată la cinci ani.

Anexa I

25. Anexa I la propunere descrie elementele care trebuie să facă obiectul specificațiilor în ceea ce privește domeniile prioritare de acțiune la nivelul Uniunii. Modificările pe care compromisul le aduce acestei anexe se limitează la câteva clarificări.

Anexa II

26. În anexa II, care enumeră principiile pentru specificațiile și implementarea STI, textul de compromis corespunde în general cu modificările propuse de Comisie [cu privire la literele (f), (h), (j) și (m)]. Acesta aduce anumite clarificări referitoare la literele (h) „să promoveze egalitatea accesului”, (j) „să asigure calitatea datării și a poziționării” și (m) „să asigure transparența și încrederea” și modifică litera (l) „să respecte coerența” pentru a aminti, printre normele Uniunii care trebuie respectate, principiul neutralității tehnologice, astfel cum este definit în Directiva (UE) 2018/1972 de instituire a Codului european al comunicațiilor electronice, la care face trimitere, de asemenea, considerentul 8a modificat. Chestiunea includerii unei trimiteri la principiul „neutralității tehnologice” a fost controversată în cadrul grupului de lucru. Textul de compromis încearcă să găsească un echilibru pe baza propunerii, dar subliniază în mod explicit importanța acestui principiu, astfel cum este definit de Codul european al comunicațiilor electronice, la elaborarea specificațiilor.
27. În cadrul reuniunii Comitetului Reprezentanților Permanenți din 18 mai 2022, statele membre și-au confirmat sprijinul pentru textul de compromis al președinției. În urma solicitării unui număr mare de delegații, care au menționat dificultățile administrative legate de transpunerea dispozițiilor directivei la nivel național, termenul de transpunere a fost prelungit la 24 de luni (articolul 2 din propunerea de modificare a Directivei STI). De asemenea, comitetul a luat în considerare o propunere de modificare a descrierii principiului „compatibilității inverse” [litera (f) din anexa II], pentru a sublinia necesitatea de a justifica aplicarea acestuia la elaborarea specificațiilor pentru STI; două delegații nu au fost în favoarea acestei modificări. Compromisul prezentat în anexa la prezentul raport ține seama de aceste ajustări.

28. Mai multe delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la alegerile care urmează să fie făcute într-o etapă ulterioară în ceea ce privește acoperirea geografică și termenele pentru punerea la dispoziție a anumitor date și servicii. Aceste îndoieli se referă la investițiile necesare, la proporționalitatea în ceea ce privește densitatea traficului pe anumite tronsoane rutiere, la coordonarea administrativă și la fiabilitatea anumitor date.
29. În această etapă a procedurii, reprezentantul Comisiei menține o rezervă procedurală cu privire la toate modificările aduse propunerii. Reprezentantul Comisiei a insistat, în special, asupra structurii inițiale a propunerii, care stabilește datele și acoperirea geografică pentru punerea la dispoziție a anumitor tipuri de date și implementarea anumitor servicii, cu posibilitatea de a le modifica printr-un act delegat.

IV. CONCLUZIE

30. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat ca, pe baza compromisului prezentat în anexa la prezentul raport, să ajungă la o abordare generală cu privire la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.
-

Modificări aduse directivei STI

[...]

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”⁸ identifică implementarea sistemelor de transport inteligente („STI”) drept o acțiune-cheie pentru realizarea mobilității multimodale, conectate și automatizate, contribuind astfel la transformarea sistemului european de transport pentru a atinge obiectivul unei mobilități eficiente, sigure, durabile, inteligente și reziliente. Aceasta completează acțiunile anunțate în cadrul inițiativei emblematice de creare a unui transport de marfă verde pentru a promova logistica multimodală. De asemenea, strategia a anunțat, pentru 2022, o revizuire a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale pentru a include obligativitatea accesibilității seturilor dinamice de date, precum și o evaluare a necesității unor măsuri de reglementare privind drepturile și obligațiile furnizorilor de servicii digitale multimodale, împreună cu o inițiativă privind emiterea biletelor, inclusiv a biletelor de tren.
- (2) Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă confirmă obiectivul de reducere aproape la zero, până în 2050, a numărului de decese pentru toate modurile de transport din Uniune. Mai multe acțiuni din domeniul de aplicare al Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁹ contribuie la siguranța participanților la trafic, cum ar fi sistemul eCall, serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și spațiile de parcare sigure și securizate¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

¹⁰ Astfel cum sunt certificate în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) .../... al Comisiei din 7 aprilie 2022 de completare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește stabilirea de standarde care detaliază nivelul de servicii și de securitate al spațiilor de parcare sigure și securizate și procedurile de certificare a acestora [C(2022) 2055 (final)].

- (3) Pactul verde european¹¹ subliniază rolul din ce în ce mai important al mobilității multimodale automatizate și conectate, alături de sistemele inteligente de gestionare a traficului apărute grație digitalizării, precum și obiectivul de sprijinire a noilor servicii de transport și de mobilitate durabile, care pot reduce congestionarea traficului și poluarea, în special în zonele urbane.
- (4) Necesitatea tot mai mare de a îmbunătăți utilizarea datelor pentru lanțuri de transport mai durabile, mai eficiente și mai reziliente impune o coordonare consolidată a cadrului STI cu alte inițiative care vizează armonizarea și facilitarea schimbului de date în sectorul mobilității, al transporturilor și al logisticii cu o perspectivă multimodală¹².
- (5) Având în vedere necesitatea digitalizării transportului rutier, a sporirii siguranței rutiere și a reducerii congestionării traficului, implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport rutier inteligente ar trebui să fie dezvoltate în continuare în cadrul rețelei transeuropene de transport.
- (6) În multe state membre sunt deja implementate aplicații naționale ale acestor sisteme și servicii în sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, în pofida îmbunătățirilor înregistrate de la adoptarea sa în 2010, evaluarea Directivei 2010/40/UE¹³ a identificat deficiențe persistente care au condus la o implementare fragmentară și necoordonată și la o lipsă de continuitate geografică a serviciilor STI în întreaga Uniune și la frontierele sale externe.

¹¹ Comunicarea Comisiei – Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

¹² Cum ar fi spațiul european comun al datelor privind mobilitatea și componentele acestuia, Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33) și activitatea desfășurată de Forumul pentru transport și logistică digitale (DTLF).

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

- (7) În contextul punerii în aplicare a regulamentelor delegate ale Comisiei¹⁴ de completare a Directivei 2010/40/UE, statele membre au instituit puncte de acces naționale¹⁵. Punctele de acces naționale organizează accesul la datele legate de transport și reutilizarea acestora pentru a contribui la furnizarea de servicii STI privind călătoriile și traficul interoperabile la nivelul UE pentru utilizatorii finali. Aceste puncte de acces naționale reprezintă o componentă importantă a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea în temeiul Strategiei europene privind datele¹⁶ și ar trebui să asigure în special accesibilitatea datelor.
- (8) Pentru a se asigura implementarea coordonată și efectivă a STI în întreaga Uniune, ar trebui introduse o serie de specificații, inclusiv standarde, după caz, care să stabilească dispoziții și proceduri mai detaliate, în plus față de specificațiile adoptate deja. Înaintea adoptării oricăror specificații suplimentare sau revizuite, Comisia ar trebui să evalueze conformitatea acestora cu anumite principii, definite în anexa II. Într-o primă fază, ar trebui acordată prioritate celor patru domenii principale de dezvoltare și implementare a STI. În etapele următoare ale implementării STI, infrastructura STI existentă, implementată de anumite state membre, ar trebui examinată din punct de vedere al progreselor tehnologice și al eforturilor financiare depuse.

¹⁴ Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (JO L 247, 18.9.2013, p. 1); Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră (JO L 247, 18.9.2013, p. 6); Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 157, 23.6.2015, p. 21); Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale (JO L 272, 21.10.2017, p. 1).

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.

- (8a) Ar trebui să se asigure, în special pentru STI-C, faptul că respectivele cerințe pentru sistemele STI nici nu impun, nici nu discriminează în favoarea utilizării unui anumit tip de tehnologie, în conformitate cu principiul neutralității tehnologice prevăzut în Directiva (UE) 2018/1972¹⁷. Dacă se pot utiliza tehnologii STI-C complementare, fiabile și testate în condiții reale, ar trebui să se implementeze aplicații coexistente.
- (9) Specificațiile ar trebui să ia în considerare și să se sprijine pe experiența și rezultatele deja obținute în domeniul STI, al sistemelor de transport inteligente cooperative (STI-C) și al mobilității cooperative, conectate și automatizate (CCAM), în special în contextul platformelor STI-C¹⁸ și CCAM¹⁹, al Forumului european pentru mobilitatea multimodală a pasagerilor²⁰ și al Platformei europene pentru implementarea sistemului eCall²¹.
- (10) Specificațiile ar trebui să încurajeze inovarea. Disponibilitatea sporită a datelor ar trebui să conducă, de exemplu, la dezvoltarea de noi servicii STI, iar inovarea ar trebui să identifice, în schimb, nevoile de specificații viitoare. Noile tehnologii, în special pentru STI-C, trebuie testate în condiții reale de trafic rutier ca serviciu fiabil, înainte de a fi implementate. Parteneriatul european privind mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată din cadrul programului Orizont Europa ar trebui să sprijine dezvoltarea și testarea următorului val de servicii STI-C, contribuind la integrarea vehiculelor cu un nivel înalt de automatizare în noile servicii de mobilitate multimodale.

¹⁷ Directiva (UE) 2018/1972 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 de instituire a Codului european al comunicațiilor electronice (JO L 321, 17.12.2018, p. 36).

¹⁸ Referința E03188 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

¹⁹ Referința E03657 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

²⁰ Referința E03826 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

²¹ Referința E02481 în Registrul grupurilor de experți ai Comisiei și al altor entități similare.

- (11) STI-C utilizează tehnologii care permit vehiculelor rutiere să comunice între ele și cu infrastructura rutieră, inclusiv semnalizarea rutieră. Serviciile STI-C sunt o categorie de servicii STI bazate pe o arhitectură deschisă, care permite instituirea unei relații „punct-multipunct” („many-to-many”) sau „punct-la-punct” („peer-to-peer”) între stațiile STI-C. Aceasta înseamnă că toate stațiile STI-C ar trebui să facă schimb securizat de mesaje între ele și nu ar trebui să se limiteze la schimbul de mesaje cu stații predefinite. Majoritatea serviciilor necesită asigurarea autenticității și a integrității mesajelor STI-C care conțin informații precum poziția, viteza și direcția. Prin urmare, ar trebui instituit un model de încredere european comun pentru STI-C pentru a stabili o relație de încredere între toate stațiile STI-C, indiferent de tehnologiile de comunicații utilizate. Acest model de încredere ar trebui implementat prin adoptarea unei politici privind utilizarea unei infrastructuri cu cheie publică (Public Key Infrastructure – PKI). Cel mai înalt nivel al respectivei infrastructuri cu cheie publică (PKI) ar trebui să fie lista certificatelor europene de încredere, care conține rubrici aferente tuturor autorităților de certificare rădăcină de încredere din Europa. Pentru a se asigura buna funcționare a modelului de încredere al STI-C, anumite sarcini ar trebui îndeplinite la nivel central. Comisia ar trebui să se asigure că aceste sarcini esențiale sunt îndeplinite, în special în ceea ce privește (i) rolul autorității responsabile cu politica de certificare a STI-C în gestionarea politicii de certificare și a autorizării infrastructurii cu cheie publică, (ii) rolul administratorului listei de încredere în crearea și actualizarea listei certificatelor europene de încredere (ECTL) și, pentru activitatea desfășurată în mod regulat, în raportarea către autoritatea responsabilă cu politica de certificare a STI-C în ceea ce privește funcționarea securizată în ansamblu a modelului de încredere al STI-C și (iii) rolul punctului de contact STI-C în gestionarea tuturor comunicărilor cu administratorii autorității de certificare rădăcină și în publicarea certificatului de cheie publică al administratorului listei de încredere și al ECTL. În prezent, Comisia asigură, de asemenea, rolul de autoritate europeană de certificare rădăcină; această autoritate ar putea fi menținută, dacă este cazul, de exemplu pentru a sprijini planurile de migrare în cazul în care o altă autoritate de certificare rădăcină este compromisă.

- (12) Majoritatea acțiunilor în temeiul Directivei 2010/40/UE, cu excepția sistemului eCall, s-au axat pe adoptarea de specificații vizând asigurarea interoperabilității și a accesibilității datelor deja disponibile într-un format digital care poate fi citit automat și pe implementarea serviciilor STI, dar nu au prevăzut nicio obligație pentru părțile interesate relevante în ceea ce privește punerea la dispoziție a datelor respective într-un astfel de format sau implementarea unor servicii specifice. Utilizarea mai multor servicii STI a devenit larg răspândită: de exemplu, sistemul de avertizare în caz de incidente, care permite furnizarea de servicii de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră sau de date care se încadrează în alte domenii prioritare identificate în prezenta directivă, cum ar fi reglementările rutiere, care contribuie la furnizarea unor servicii importante, precum limitele de viteză, pentru a sprijini vehiculele echipate cu sistemul inteligent de asistență pentru controlul vitezei în temeiul Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului²². Furnizarea obligatorie a anumitor servicii STI și a anumitor date într-un format care poate fi citit automat este considerată necesară pentru a asigura atât disponibilitatea continuă a acestor date, cât și furnizarea continuă a acestor servicii în întreaga Uniune. Aceasta implică faptul că informațiile de bază care trebuie să se reflecte în datele care pot fi citite automat există deja, indiferent de formatul sau de suportul pe care sunt prezentate. Tipurile de date și serviciile a căror furnizare ar trebui să devină obligatorie în temeiul prezentei directive ar trebui să fie identificate pe baza specificațiilor adoptate de Comisie prin intermediul actelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE, în special al Regulamentelor delegate (UE) 2022/670²³, (UE) nr. 885/2013, (UE) nr. 886/2013 și (UE) 2017/1926 ale Comisiei, și să reflecte tipurile de date și serviciile prevăzute în acestea.
- (12a) În interesul continuității, va fi necesar ca tipurile de date și serviciile a căror furnizare ar trebui să devină obligatorie în temeiul prezentei directive să fie disponibile într-o zonă geografică concretă.

²² Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

²³ Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 122, 25.4.2022, p. 1).

Pentru a determina această zonă geografică, ar trebui urmată o abordare treptată și proporționată, bazată pe experiența și pe rezultatele care fie au fost obținute deja, fie sunt obținute în cursul extinderii.

- (13) Studiul din 2020 intitulat „Cartografierea transportului accesibil pentru persoanele cu mobilitate redusă”²⁴ arată că lipsa unor date suficiente privind caracteristicile de accesibilitate împiedică în prezent planificarea fiabilă a călătoriilor atunci când se utilizează aspecte legate de accesibilitate ca variabile de căutare. Pentru a spori în continuare accesibilitatea sistemului de transport și pentru a facilita călătoriile pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, serviciile de mobilitate digitale multimodale depind de disponibilitatea datelor privind nodurile de acces și caracteristicile lor de accesibilitate.
- (14) Integrarea sporită a STI și a sistemelor avansate de asistență pentru conducătorii auto sau a sistemelor pentru vehicule și infrastructură în general implică faptul că astfel de sisteme se vor baza din ce în ce mai mult pe informațiile pe care și le furnizează reciproc. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește STI-C. Această dependență va crește odată cu instituirea unor niveluri mai înalte de automatizare. Se preconizează că aceste niveluri mai înalte de automatizare vor utiliza comunicarea dintre vehicule și infrastructură pentru a coordona manevrele și pentru a fluidiza fluxurile de trafic, contribuind, de asemenea, la un transport mai durabil. Compromiterea integrității serviciilor STI ar putea avea, prin urmare, un impact grav asupra siguranței rutiere, de exemplu atunci când o informație deliberat falsă cu privire la pericole generează manevre ale vehiculului care pun în pericol utilizatorii drumurilor, și ar putea determina un efect de domino asupra sistemului de transport al Uniunii. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să i se confere Comisiei competențe de executare în situațiile în care integritatea serviciilor STI este compromisă și este nevoie urgentă de o intervenție la nivelul Uniunii pentru a se asigura funcționarea corespunzătoare și în condiții de siguranță a sistemului de transport al Uniunii sau siguranța rutieră, astfel încât Comisia să adopte măsuri de contracarare a cauzelor și a consecințelor situațiilor respective. Aceste măsuri ar trebui luate cât mai curând posibil și ar trebui să fie imediat aplicabile. Cu toate acestea, atunci când pregătește astfel de măsuri de contracarare, Comisia ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a consulta experți din statele membre. Respectivă competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵. Având în vedere necesitatea de a asigura continuitatea transportului, este

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

²⁵ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

oportun să se aplice prelungirea valabilității unei astfel de măsuri dincolo de perioada de șase luni stabilită în acest sens, utilizându-se posibilitatea prevăzută la articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Astfel de măsuri de contracarare ar trebui să înceteze de îndată ce este pusă în aplicare o soluție alternativă sau de îndată ce situația de urgență a fost rezolvată.

- (15) Orice prelucrare de date cu caracter personal efectuată în temeiul prezentei directive, cum ar fi prelucrarea datelor de localizare atunci când acestea permit identificarea, în mod direct sau indirect, a unei persoane, ar trebui să se efectueze în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal și a confidențialității, astfel cum se prevede în special în Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷. În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) 2016/679, prezenta directivă ar trebui să specifice scopul în care datele cu caracter personal pot fi prelucrate în temeiul prezentei directive.

În cazul în care acestea implică prelucrarea de date cu caracter personal, specificațiile care urmează să fie elaborate în temeiul prezentei directive ar trebui să prevadă garanții adecvate și corespunzătoare privind protecția datelor cu caracter personal, în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2016/679 și ale Directivei 2002/58/CE, inclusiv în ceea ce privește durata maximă de stocare a datelor, anonimizarea sau pseudonimizarea datelor. În special, fără a aduce atingere niciunei cerințe specifice prevăzute în dreptul Uniunii cu privire la utilizarea datelor anonime sau pseudonimizate, ori de câte ori este posibil ca scopurile urmărite să fie realizate în aceeași măsură, ar trebui încurajate anonimizarea sau pseudonimizarea ca tehnici de consolidare a protecției vieții private a persoanelor, în conformitate cu principiul protecției datelor din faza de proiectare. În plus, în specificațiile respective sau în legislația națională, după caz, ar trebui prevăzute garanții, în special împotriva utilizării abuzive, inclusiv împotriva accesului neautorizat, modificării sau pierderii, în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2016/679 și ale Directivei 2002/58/CE.

- (17) Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța generală a produselor²⁸ se aplică produselor pentru care legislația sectorială nu prevede dispoziții mai specifice cu același obiectiv de siguranță, precum și în cazul în care cerințele de siguranță

²⁶ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

²⁷ Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

²⁸ Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 decembrie 2001 privind siguranța generală a produselor (JO L 11, 15.1.2002, p. 4).

impuse de o legislație sectorială nu acoperă aspectele și riscurile sau categoria de riscuri acoperite de directiva menționată (așa-numita „plasă de siguranță”).

- (18) În situațiile în care este necesar să se efectueze o evaluare a conformității, specificațiile ar trebui să includă dispoziții detaliate, care să stabilească, pentru componente, procedura de evaluare a conformității sau a gradului în care acestea sunt adecvate pentru utilizare. În ceea ce privește anumite servicii STI, în special în ceea ce privește serviciile STI-C, interoperabilitatea și respectarea anumitor cerințe în permanență sunt esențiale pentru a garanta siguranța și buna funcționare a sistemului. Prin urmare, în situațiile în care este necesar, specificațiile care stabilesc cerințe pentru produse ar trebui să prevadă, de asemenea, proceduri legate de supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvagardare. Aceste dispoziții ar trebui să aibă la bază Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁹, în special în ceea ce privește modulele pentru diferitele etape ale procedurilor de evaluare a conformității și de supraveghere a pieței. Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului³⁰ stabilește un cadru pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și ale pieselor sau echipamentelor conexe, iar Regulamentele (UE) nr. 167/2013³¹ și (UE) nr. 168/2013³² ale Parlamentului European și ale Consiliului stabilesc norme privind omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclorilor, precum și a vehiculelor agricole sau forestiere și a pieselor sau echipamentelor conexe. Prin urmare, introducerea de dispoziții privind evaluarea conformității echipamentelor sau a aplicațiilor care se încadrează în domeniul de aplicare al actelor legislative sus-menționate ar duce la duplicarea dispozițiilor acestora. Cu toate acestea, actele legislative respective privind omologarea vehiculelor se aplică echipamentelor din sfera STI instalate în vehicule, dar nu și echipamentelor și software-ului aferente STI pentru infrastructura rutieră externă, care ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentei directive. În acest din urmă caz, specificațiile ar putea prevedea proceduri de evaluare a conformității și de supraveghere a pieței. Aceste proceduri ar trebui

²⁹ Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

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

³¹ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

³² Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

să se limiteze la ceea ce ar fi necesar în fiecare caz separat și să vizeze, după caz, o abordare sistematică atât a normelor privind desemnarea organismelor de evaluare a conformității, cât și a procedurilor aplicabile, în special în ceea ce privește aplicațiile și serviciile transfrontaliere.

- (19) Atunci când implementarea și utilizarea echipamentelor și software-ului STI includ sisteme de inteligență artificială, ar trebui să se țină seama de dispozițiile relevante ale viitoarei Legi privind inteligența artificială³³.
- (20) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de date și poziționare exacte și garantate, ar trebui utilizate infrastructuri prin satelit sau orice alte tehnologii care asigură un nivel echivalent de precizie. Sinergiile dintre sectorul transporturilor și sectorul spațial la nivelul Uniunii ar trebui exploatate pentru a încuraja utilizarea la scară mai largă a noilor tehnologii, care răspund nevoii de servicii de date și poziționare exacte și garantate. Programul spațial al Uniunii instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului³⁴ furnizează date, informații și servicii legate de spațiu de înaltă calitate, actualizate și securizate prin intermediul sistemului Galileo, al Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) și al sistemului Copernicus.
- (21) Furnizarea de servicii securizate și fiabile de date și poziționare este un element esențial al funcționării eficace a aplicațiilor și serviciilor STI. Prin urmare, este oportun să se asigure compatibilitatea acestora cu mecanismul de autentificare furnizat de programul Galileo pentru a atenua atacurile de spoofing asupra semnalelor sistemelor globale de navigație prin satelit („GNSS”).

³³ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (Legea privind inteligența artificială) și de modificare a anumitor acte legislative ale Uniunii [COM(2021) 206 final].

³⁴ Regulamentul (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a Programului spațial al Uniunii și a Agenției Uniunii Europene pentru Programul spațial (JO L 170, 12.5.2021, p. 69).

- (22) Statele membre și alte părți interesate relevante, inclusiv alte grupuri de experți și comitete din cadrul Comisiei care se ocupă de aspectele digitale ale transporturilor, ar trebui consultate la elaborarea programelor de lucru adoptate de Comisie în temeiul Directivei 2010/40/UE.
- (22a) Normele privind raportarea ar trebui să fie simplificate și să faciliteze o analiză comparativă. Prin urmare, diferitele obligații de raportare existente ar trebui înlocuite cu un raport din partea fiecărui stat membru, întocmit o dată la trei ani, care să acopere punerea în aplicare a directivei și a tuturor actelor delegate și de punere în aplicare și ar trebui stabilit un model comun care să includă anumiți indicatori-cheie de performanță. Pe baza experienței dobândite în ceea ce privește utilizarea în rapoarte a unor indicatori-cheie de performanță facultativi, Comisia ar trebui să fie în măsură să selecteze anumiți astfel de indicatori pentru a fi incluși în modelul armonizat.
- (23) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în ceea ce privește adoptarea și actualizarea programelor de lucru, stabilirea acoperirii geografice și a termenelor pentru implementarea de către fiecare stat membru a tipurilor de date și a serviciilor STI obligatorii, precum și adoptarea modelului pentru rapoartele care trebuie furnizate de statele membre. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului³⁵.
- (24) În vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, astfel încât Comisia să poată modifica lista tipurilor de date pentru care statele membre trebuie să asigure disponibilitatea datelor, precum și lista serviciilor STI pentru care statele membre trebuie să asigure implementarea. Această perioadă ar trebui să se prelungească tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune unei astfel de prelungiri. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți și cu părțile interesate, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind

³⁵ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

o mai bună legiferare³⁶. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (25) Pentru a garanta o abordare coordonată, Comisia ar trebui să asigure coerența între activitățile comitetului instituit prin prezenta directivă și activitățile comitetelor instituite prin Regulamentele (UE) nr. 165/2014³⁷, (UE) 2019/1239³⁸, (UE) 2020/1056³⁹ și (UE) 2018/858 ale Parlamentului European și ale Consiliului și prin Directivele 2007/2/CE⁴⁰ și (UE) 2019/520⁴¹ ale Parlamentului European și ale Consiliului.
- (26) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea implementării coordonate și coerente a sistemelor de transport inteligente interoperabile în cadrul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și/sau de sectorul privat, ci, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (27) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative⁴², statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile

³⁶ Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. 1).

³⁷ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

³⁸ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64).

³⁹ Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).

⁴⁰ Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2007 de instituire a unei infrastructuri pentru informații spațiale în Comunitatea Europeană (Inspire) (JO L 108, 25.4.2007, p. 1).

⁴¹ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

⁴² JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.

- (28) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului⁴³ și a emis un aviz la 2 martie 2022,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2010/40/UE

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

1. La articolul 1, se introduce următorul alineat (2a):
„(2a) Prezenta directivă prevede disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI în domeniile prioritare menționate la articolul 2, astfel cum se specifică în anexele III și IV.”
2. La articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
„(1) În sensul prezentei directive, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:
 - (a) I. serviciile STI de informare și de mobilitate;
 - (b) II. serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;
 - (c) III. serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
 - (d) IV. serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.”

⁴³ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(-a) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. «serviciu STI» înseamnă furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiență, la o mobilitate durabilă, la confort și/sau la facilitarea sau sprijinirea operațiunilor de transport și de călătorie;”

(a) punctul 18 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

(b) se adaugă următoarele puncte 19-24:

„19. «sisteme de transport inteligente cooperative» sau «STI-C» înseamnă sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să se coordoneze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți;

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

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

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

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

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

3a. Se introduce următorul articol:

„Articolul 4a

Programul de lucru⁴⁴

(1) Până la [data intrării în vigoare + 12 luni], Comisia adoptă un program de lucru, după consultarea părților interesate relevante și prin intermediul unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4). Programul de lucru include cel puțin următoarele elemente:

a) obiective și date pentru punerea sa în aplicare în fiecare an, indicând lucrările pentru care ar trebui elaborate specificații în conformitate cu articolul 6;

b) tipurile de date și serviciile STI pentru care Comisia poate adopta acte delegate în temeiul articolului 7 alineatele (1) și (2).

⁴⁴ Textul a fost parțial transferat de la articolul 17 alineatul (5) din propunere.

(2) Înainte de fiecare prelungire ulterioară cu cinci ani a competenței de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 12 alineatul (2), Comisia emite, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, un nou program de lucru care include cel puțin elementele menționate la alineatul (1) literele (a) și (b). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4).

4. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Aplicarea specificațiilor la implementarea STI

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că specificațiile adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 6 se aplică serviciilor și aplicațiilor STI, în cazul în care acestea sunt implementate, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II. Aceasta nu aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a decide cu privire la implementarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său. Acest drept nu aduce atingere articolului 6a.

(2) Atunci când este cazul, statele membre cooperează în ceea ce privește domeniile prioritare, în măsura în care nu s-a adoptat nicio specificație cu privire la domeniile prioritare respective.

(3) De asemenea, statele membre cooperează, de exemplu prin intermediul unor proiecte de coordonare sprijinite de UE și dacă este cazul, cu părțile interesate relevante cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare a specificațiilor adoptate de Comisie, cum ar fi standardele și profilurile armonizate la nivelul UE, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, precum și activitățile comune de formare și informare. În ceea ce privește cerințele aplicabile furnizorilor de date, utilizatorilor de date și furnizorilor de servicii STI prevăzute în specificații, statele membre cooperează, de asemenea, după caz, cu privire la practicile de evaluare a conformității cu cerințele respective și la dezvoltarea de mecanisme pentru asigurarea respectării cerințelor respective.”

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

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

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

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

„(6) După caz, specificațiile se bazează pe oricare dintre standardele prevăzute la articolul 8. Specificațiile includ norme de stabilire a parametrilor legați de calitate și de adecvarea pentru utilizare. După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile includ norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvagardare, în conformitate cu Decizia nr. 768/2008/CE.

Statele membre pot desemna unul sau mai multe organisme competente pentru a efectua evaluarea conformității cu cerințele prevăzute în specificații, sub rezerva oricăror norme specifice privind evaluarea care pot fi stabilite în acestea.

Specificațiile respectă principiile enunțate în anexa II.”

(c) se introduce următorul alineat (8):

„(8) Comisia adoptă specificațiile menționate la prezentul articol prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 12. Un act delegat nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar; pentru fiecare dintre acțiunile prioritare se adoptă un act delegat separat.”⁴⁵

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

6. Se introduce următorul articol 6a:

„Articolul 6a

Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI

(1) Statele membre se asigură că, pentru fiecare tip de date menționat în anexa III, în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru acoperirea geografică aferentă respectivului tip de date cât mai curând posibil și nu mai târziu de data stabilită în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).

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

(2) Statele membre se asigură că serviciile STI specificate în anexa IV sunt implementate pentru acoperirea geografică cel târziu la data stabilită în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (3).

⁴⁵ Notă: acest alineat (8) cuprinde parțial conținutul articolului 7 alineatele (1) și (2) din directiva actuală.

(3) Comisia precizează, prin intermediul actelor de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 15 alineatul (4):

a) acoperirea geografică aferentă tipurilor de date menționate în anexa III și termenele de implementare;

b) acoperirea geografică aferentă serviciilor STI menționate în anexa IV și termenele de implementare.

Atunci când adoptă astfel de acte de punere în aplicare, Comisia ține seama de riscul de interferență cu datele cu caracter personal, precum și de costurile și resursele umane necesare pentru a pune la dispoziție datele relevante și pentru a implementa serviciile relevante la un nivel suficient de calitate astfel încât să se asigure că respectivele costuri și resurse, în special cele suportate de autoritățile publice, sunt menținute la un nivel minim. Comisia ia în considerare, de asemenea, costurile și sarcina administrativă care le revin operatorilor privați cărora li se poate solicita să furnizeze datele și serviciile. În cazul în care adăugarea unor tipuri de date sau a unor servicii la anexele III și IV a făcut obiectul unei analize cost-beneficiu și al unei evaluări a impactului în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) sau (2), Comisia poate lua în considerare și rezultatele analizei și ale evaluării impactului respective.”

7. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Modificări aduse anexelor III și IV

„1.⁴⁶ În urma unei analize cost-beneficiu și a unei evaluări a impactului incluzând consultări adecvate, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12, având în vedere evoluția pieței și a tehnologiei în întreaga Uniune, pentru a modifica lista tipurilor de date din anexa III prin:

- (a) adăugarea sau modificarea unor tipuri de date care sunt legate în mod inerent de domeniile prioritare prevăzute în anexa I și care sunt enumerate în specificațiile stabilite în temeiul articolului 6 alineatul (8), în cazul în care, conform analizei cost-beneficiu și evaluării impactului, disponibilitatea unor astfel de tipuri de date aduce beneficii și îmbunătățiri importante și justificate în mod clar în ceea ce privește durabilitatea transporturilor, siguranța și securitatea transporturilor sau eficiența și gestionarea transporturilor ori
- (b) în cazul în care acest lucru este justificat în mod clar, eliminarea unor tipuri de date din anexa III.

Fiecare act delegat este în concordanță cu tipurile de date care figurează în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 4a și nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar.

⁴⁶ Notă: actualul alineat (1) este integrat în articolul 6, noul alineat (8).

2. În urma unei analize cost-beneficiu și a unei evaluări a impactului incluzând consultări adecvate, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12, având în vedere evoluția pieței și a tehnologiei în întreaga Uniune, pentru a modifica lista serviciilor STI din anexa IV prin:

- (a) adăugarea sau modificarea unor servicii care intră în sfera de aplicare a anexei I și pentru care au fost stabilite specificații în temeiul articolului 6 alineatul (8), în cazul în care, conform analizei cost-beneficiu și evaluării impactului, furnizarea unor astfel de servicii aduce beneficii și îmbunătățiri importante și justificate în mod clar în ceea ce privește durabilitatea transporturilor, siguranța și securitatea transporturilor sau eficiența și gestionarea transporturilor ori
- (b) în cazul în care acest lucru este justificat în mod clar, eliminarea unor servicii din anexa IV.

Fiecare act delegat este în concordanță cu lista serviciilor STI care figurează în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 4a și nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar.

3. Atunci când adoptă acte delegate în temeiul prezentului articol, Comisia ține seama în mod corespunzător de riscul de interferență cu datele cu caracter personal, precum și de costurile și resursele umane necesare pentru a pune la dispoziție datele relevante sau pentru a implementa serviciile relevante la un nivel suficient de calitate astfel încât să se asigure că respectivele costuri și resurse, în special cele suportate de autoritățile publice, sunt menținute la un nivel minim. Comisia ia în considerare, de asemenea, costurile și sarcina administrativă care le revin operatorilor privați cărora li se poate solicita să furnizeze datele și serviciile.”

8. Se introduce următorul articol 7a:

„Articolul 7a

Măsuri provizorii

(1) Fără a aduce atingere mecanismelor de pregătire și răspuns în caz de incidente, cum ar fi cele instituite în temeiul Directivei (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului*, Comisia poate adopta, într-o situație de urgență, la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, acte de punere în aplicare imediat aplicabile prin care să stabilească măsuri de contracarare a cauzelor și a consecințelor situației respective, cum ar fi suspendarea obligațiilor în cadrul domeniilor prioritare stabilite la articolul 2. Comisia informează statele membre cât mai curând posibil atunci când consideră că a apărut o situație de urgență.

(2) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în conformitate cu alineatul (1) numai în cazul unei situații de urgență neprevăzute generate de compromiterea disponibilității sau a integrității serviciilor STI care fac obiectul specificațiilor adoptate în conformitate cu articolul 6, atunci când o astfel de situație este de natură să compromită funcționarea corespunzătoare și în condiții de siguranță a sistemului de transport al Uniunii sau are un efect negativ asupra siguranței rutiere și numai în cazul în care nu se poate preconiza că aplicarea mecanismului de răspuns în caz de incidente sau modificarea specificațiilor în conformitate cu articolul 6 va asigura un răspuns prompt și eficace. Măsurile adoptate de Comisie se limitează strict la abordarea cauzelor și a consecințelor situațiilor de urgență respective.

(3) Adoptarea de măsuri provizorii în conformitate cu prezentul articol nu aduce atingere competenței statelor membre de a lua măsuri într-o situație de urgență legată de chestiuni de securitate națională sau de apărare care afectează aplicațiile și serviciile STI implementate pe teritoriul lor.

(4) Actele de punere în aplicare vizate la alineatul (1) se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (3). Respectivele acte de punere în aplicare au o perioadă de valabilitate de cel mult 8 luni. Comisia informează statele membre atunci când consideră că situația de urgență a încetat și abrogă actele respective odată ce situația respectivă s-a încheiat sau Comisia a modificat specificațiile relevante pentru a remedia situația, oricare dintre acestea survine mai întâi.⁴⁷”

* Directiva (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2016 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune (JO L 194, 19.7.2016, p. 1). NOTĂ: a se actualiza după intrarea în vigoare a NIS2 [Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148, 2020/0359 (COD)]

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

10. articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Norme privind protecția și confidențialitatea datelor

(1) Datele care constituie date cu caracter personal în sensul articolului 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679* sunt prelucrate în temeiul prezentei directive numai în măsura în care o astfel de prelucrare este necesară pentru buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în anexa I, în vederea asigurării siguranței sau securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor.

⁴⁷ Notă: ultima teză a fost transferată de la articolul 15 alineatul (3).

(2) Atunci când specificațiile adoptate în temeiul articolului 6 se referă la prelucrarea acelor date care sunt date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679, acestea stabilesc categoriile de date respective și prevăd garanții adecvate în materie de protecție a datelor cu caracter personal în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 și al Directivei 2002/58/CE. În acest caz, evaluarea impactului menționată la articolul 6 alineatul (7)⁴⁸ include o analiză a impactului unei astfel de prelucrări asupra protecției datelor cu caracter personal în cauză.

(3) Se încurajează, după caz, utilizarea datelor anonime sau pseudonimizarea datelor.

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

11. Se introduce următorul articol 10a:

„Articolul 10a

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

Specificațiile pentru domeniul prioritar menționat la articolul 2 alineatul (1) litera (d), care urmează să fie adoptate de Comisie în exercitarea competențelor sale în temeiul articolului 6 alineatul (8), stabilesc sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C menționat la punctul 4.3 din anexa I. Se specifică următoarele roluri ale sistemului respectiv:

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

Comisia este responsabilă cu asigurarea îndeplinirii acestor roluri.”

⁴⁸ Notă: Articolul 6 alineatul (7) prevede: „Comisia realizează o evaluare a impactului, inclusiv o analiză costuri/beneficii, înainte de adoptarea specificațiilor.”

12. La articolul 12 alineatul (2), „27 august 2017” se înlocuiește cu „[Oficiul pentru Publicații: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive]”.
13. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul european pentru STI (EIC). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 coroborat cu articolul 5 din respectivul regulament.
- (4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

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

14. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:
- „Articolul 17*

Raportarea⁴⁹

- (1) Statele membre prezintă Comisiei, până la [data intrării în vigoare + 18 luni], un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate adoptate în temeiul acesteia, precum și privind principalele lor activități și proiecte naționale referitoare la domeniile prioritare și la disponibilitatea datelor și serviciilor enumerate în anexele III și IV.
- (2) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, modelul pentru raportul inițial și pentru rapoartele privind progresele înregistrate, inclusiv o listă a indicatorilor-cheie de performanță pentru evaluarea punerii în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Având în vedere principiul proporționalității și pe baza bunelor practici, respectivele acte de punere în aplicare fac distincție între indicatorii-cheie de performanță obligatorii care trebuie incluși în rapoarte și indicatorii suplimentari care pot fi incluși în astfel de rapoarte, după caz. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4).
- (3) Ulterior raportului inițial, la fiecare trei ani, statele membre prezintă rapoarte privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Comisia se asigură că termenele de raportare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 6 corespund acestei frecvențe.
- (4) Cel târziu la 18 luni de la fiecare termen de prezentare a rapoartelor de către statele membre, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Raportul este însoțit de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare, inclusiv a resurselor financiare utilizate și a celor necesare, a articolelor 5-11 și a articolului 16 și, de asemenea, evaluează necesitatea modificării prezentei directive, după caz.

⁴⁹ Notă: Termenii programului de lucru sunt transferați la noul articol 4a.

15. Anexele I și II se înlocuiesc cu textul anexelor I și II la prezenta directivă.
16. Se adaugă anexele III și IV în conformitate cu anexele III și IV la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la [data intrării în vigoare + 24 de luni]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

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

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

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

[...]

ANEXA I

DOMENII PRIORITARE

(astfel cum sunt menționate la articolul 2)

1. Domeniul prioritar I: Servicii STI de informare și de mobilitate

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de informare și de mobilitate pentru pasageri includ următoarele:

1.1. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE (inclusiv serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE)

Definirea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii de mobilitate digitale multimodale și a unor servicii similare de informare corecte la nivelul UE, posibilitatea rezervării sau funcții de achiziționare a biletelor pentru mai mulți operatori de transport în cadrul aceluiași mod de transport, pe baza:

- 1.1.1. disponibilității și accesibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor multimodale existente și corecte privind traficul și călătoriile, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor de gestionare a transportului;
 - 1.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe standardizate;
 - 1.1.3. actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor multimodale disponibile privind traficul și călătoriile, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale;
 - 1.1.4. actualizării periodice a informațiilor privind călătoriile multimodale, inclusiv a informațiilor referitoare la rezervarea și achiziționarea, după caz, a serviciilor de transport, de către furnizorii de servicii STI.
- 1.2. Specificațiile pentru serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE (inclusiv servicii de informare în timp real privind traficul la nivelul UE)

Definirea cerințelor necesare pentru punerea la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii corecte de informare în materie de trafic și de navigație la nivelul UE, pe baza:

- 1.2.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, inclusiv ale datelor în timp real, utilizate în scopul furnizării de informații privind traficul în timp real furnizorilor de servicii STI și altor părți interesate relevante și al includerii în hărțile digitale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor legate de gestionarea transportului;
- 1.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, inclusiv a feedback-ului privind calitatea datelor;
- 1.2.3. actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, utilizate pentru informarea în timp real cu privire la trafic;
- 1.2.4. actualizării periodice a informațiilor în timp real cu privire la trafic furnizate utilizatorilor rutieri și altor părți interesate relevante de către furnizorii de servicii STI.
- 1.3. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE și serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE
 - 1.3.1. Definirea cerințelor necesare pentru colectarea de către autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de către sectorul privat a datelor rutiere și a datelor privind traficul (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, în special pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri) și comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, pe baza:
 - 1.3.1.1. disponibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor rutiere și a datelor privind traficul existente (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate), colectate de autoritățile publice competente și/sau de sectorul privat;
 - 1.3.1.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și furnizorii de servicii STI și alte părți interesate relevante;
 - 1.3.1.3. actualizării în timp util, de autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de sectorul privat, a datelor rutiere și a datelor privind traficul (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate);
 - 1.3.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a serviciilor și aplicațiilor STI care utilizează aceste date rutiere și aceste date privind traficul.
 - 1.3.2. Definirea cerințelor necesare pentru ca datele rutiere, datele privind traficul și datele relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală, utilizate pentru hărțile digitale, să fie corecte și accesibile, dacă este posibil, producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe, pe baza:
 - 1.3.2.1. disponibilității, pentru producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe, a datelor rutiere, a datelor privind traficul și a datelor relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală existente, inclusiv a nodurilor de acces identificate, utilizate pentru hărțile digitale;
 - 1.3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și părțile interesate, și producătorii privați de hărți digitale și furnizorii privați de servicii conexe;

1.3.2.3. actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul utilizate pentru hărțile digitale;

1.3.2.4. actualizării periodice a hărților digitale de către producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe.

2. Domeniul prioritar II: Servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului includ următoarele:

2.1. Specificațiile pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și a incidentelor

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea și armonizarea serviciilor extinse de gestionare a traficului și a incidentelor, pe baza:

2.1.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, precum și a datelor existente și corecte privind accidentele și incidentele necesare pentru serviciile de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date, inclusiv de date privind mărfurile relevante pentru gestionarea traficului și a incidentelor (de exemplu, transportul mărfurilor periculoase, restricțiile de acces legate de mărfuri, transporturile agabaritice), între centrele de gestionare a traficului, centrele de informare cu privire la trafic, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe standardizate;

2.1.3. actualizării periodice de către părțile interesate relevante a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, precum și a datelor disponibile privind accidentele și incidentele necesare pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.4. disponibilității datelor și a sinergiilor cu alte inițiative care vizează sprijinirea multimodalității, integrarea modurilor de transport și facilitarea transferului modal în cadrul rețelei europene de transport către modurile de transport cele mai durabile, prin armonizarea și facilitarea schimbului de date⁵⁰.

2.2. Specificațiile pentru serviciile de gestionare a mobilității

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea dezvoltării unor servicii corecte de gestionare a mobilității de către autoritățile de transport public, pe baza:

2.2.1. disponibilității și accesibilității, pentru autoritățile publice competente, a datelor rutiere și a datelor cu privire la călătoriile multimodale existente și corecte, necesare pentru gestionarea mobilității, fără a aduce atingere cerințelor de protecție a datelor;

2.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;

⁵⁰ Cum ar fi Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33) și activitatea desfășurată de Forumul pentru transport și logistică digitale (DTLF).

- 2.2.3. actualizării periodice de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor cu privire la călătoriile multimodale disponibile, necesare pentru gestionarea mobilității;

2.3. Cadrul UE pentru arhitecturile STI

Definirea măsurilor necesare pentru a elabora o arhitectură-cadru a UE pentru STI, care să abordeze aspectele specifice legate de STI privind interoperabilitatea, continuitatea serviciilor și multimodalitatea, în cadrul căreia statele membre și autoritățile lor competente, în colaborare cu sectorul privat, să își poată elabora propria arhitectură STI pentru mobilitate la nivel național, regional sau local.

2.4. Aplicațiile STI și logistica transportului de mărfuri

Definirea cerințelor necesare sprijinirii realizării aplicațiilor STI pentru logistica transportului de mărfuri, în special pentru localizarea și urmărirea mărfurilor și pentru alte servicii de vizibilitate în timpul transportului și de la un mod de transport la altul, pe baza:

- 2.4.1. disponibilității, pentru dezvoltatorii de aplicații STI, a tehnologiilor STI pertinente și a utilizării lor de către aceștia;
- 2.4.2. disponibilității datelor privind încărcătura, accesibile prin intermediul altor cadre specifice de partajare a datelor⁵¹;
- 2.4.3. integrării rezultatelor poziționării în instrumentele și centrele de gestionare a traficului.

3. Domeniul prioritar III: Servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră includ următoarele:

3.1. Specificațiile pentru sistemul eCall interoperabil la nivelul UE

Definirea măsurilor necesare pentru furnizarea armonizată a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE, incluzând:

- 3.1.1. disponibilitatea datelor STI necesare aflate la bord care trebuie să facă obiectul schimbului de informații;
- 3.1.2. disponibilitatea în centrele de preluare a apelurilor de urgență a echipamentelor necesare pentru recepționarea datelor transmise din vehicule;
- 3.1.3. facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele de preluare a apelurilor de urgență, inclusiv posibila interacțiune cu datele care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2020/1056 și cu e-CMR*, de exemplu în cazul mărfurilor periculoase.

⁵¹ Cum ar fi Regulamentul (UE) 2020/1056.

*Protocolul adițional la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) privind scrisoarea de trăsură electronică

3.2. Specificațiile pentru serviciile de informare și rezervare referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de informare și, după caz, de rezervare pe baza STI referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, în special în spațiile de servicii și repaus de-a lungul drumurilor, pe baza:

- 3.2.1. disponibilității pentru utilizatori a informațiilor privind parcarile;
 - 3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între zonele și spațiile de parcare, centrele rutiere și vehicule;
 - 3.2.3. integrării tehnologiilor STI pertinente atât în vehicule, cât și în zonele de parcare, pentru actualizarea informațiilor privind locurile de parcare disponibile în scopul rezervării.
- 3.3. Specificațiile pentru informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră

Definirea cerințelor minime privind „informațiile universale în materie de trafic” legate de siguranța rutieră, furnizate, dacă este posibil, gratuit pentru toți utilizatorii, precum și privind conținutul minim al acestora, pe baza:

- 3.3.1. disponibilității și accesibilității unor date corecte referitoare la evenimente și condiții legate de siguranță, necesare pentru serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și serviciile de gestionare a incidentelor;
 - 3.3.2. implementării sau utilizării mijloacelor de detectare sau de identificare a evenimentelor și condițiilor legate de siguranță;
 - 3.3.3. elaborării și utilizării unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră („mesaje universale privind traficul”) care să fie comunicate gratuit utilizatorilor de STI;
 - 3.3.4. compatibilității „mesajelor universale privind traficul” și a integrării acestora în serviciile STI în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătoriile multimodale.
- 3.4. Specificațiile pentru alte acțiuni

- 3.4.1. Definirea măsurilor necesare pentru sprijinirea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade în sprijinul conducerii vehiculului și/sau al operațiunii de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord, care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁵², al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵³ și al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁴.
- 3.4.2. Definirea măsurilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței și a confortului participanților la trafic vulnerabili pentru toate aplicațiile STI relevante care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.
- 3.4.3. Definirea măsurilor necesare pentru integrarea în vehicule și în infrastructura rutieră a sistemelor electronice avansate de asistență pentru conducătorul auto care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.
- 3.4.4. Definirea măsurilor necesare pentru facilitarea schimbului de informații între furnizorii de servicii de aplicații STI de securitate, cum ar fi sprijinul pentru recuperarea vehiculelor sau a bunurilor furate, și autoritățile publice competente, ținând seama în mod corespunzător de alte cadre existente și emergente care vizează facilitarea schimbului de date în materie de mobilitate și transport, care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

⁵² Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

⁵³ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

⁵⁴ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

4. Domeniul prioritar IV: Servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată
- Specificațiile și standardele pentru conectarea vehiculelor cu infrastructura de transport, pentru sensibilizarea publicului și pentru facilitarea serviciilor de mobilitate cu un nivel înalt de automatizare includ următoarele, fără a aduce atingere specificațiilor și standardelor prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului, în Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului și în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului:
- 4.1. Definirea măsurilor necesare pentru continuarea dezvoltării și a implementării de sisteme de transport inteligente cooperative (vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură, infrastructură-infrastructură), în special pentru a sprijini CCAM, pe baza:
 - 4.1.1. facilitării schimbului de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri, precum și între alți participanți la trafic și vehicule și infrastructuri;
 - 4.1.2. disponibilității pentru părțile implicate, vehicul sau infrastructură rutieră, a datelor sau a informațiilor pertinente care urmează să fie schimbate;
 - 4.1.3. utilizării unui format de mesaj standardizat pentru schimbul de date sau de informații între vehicul și infrastructură;
 - 4.1.4. definirii unei infrastructuri de comunicare pentru schimbul de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri;
 - 4.1.5. utilizării proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.
 - 4.2. Specificațiile pentru servicii
 - 4.2.1. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe date privind starea, care sporesc gradul de conștientizare al utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic;
 - 4.2.2. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe observații, care sporesc suplimentar gradul de conștientizare al utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic, inclusiv al utilizatorilor mijloacelor de transport care nu sunt conectați;
 - 4.2.3. servicii STI-C bazate pe intenții, care permit vehiculelor să facă față unor scenarii de trafic complexe și permit conducerea cu un nivel înalt de automatizare;
 - 4.2.4. servicii de infrastructură STI-C pentru a sprijini conducerea automată.
 - 4.3. Specificațiile pentru sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C
 - 4.3.1. politica de certificare pentru gestionarea certificatelor cu cheie publică pentru serviciile STI-C;
 - 4.3.2. stabilirea rolului de autoritate responsabilă cu politica de certificare a STI-C, de manager al listei de încredere și de punct de contact pentru STI-C;
 - 4.3.3. politica de securitate pentru gestionarea securității informațiilor în cadrul STI-C.

ANEXA II

PRINCIPII PENTRU SPECIFICAȚIILE ȘI IMPLEMENTAREA STI

(astfel cum sunt menționate la articolele 5, 6, 7 și 8)

Adoptarea specificațiilor, acordarea mandatelor pentru standarde și selecționarea și implementarea aplicațiilor și serviciilor STI se bazează pe o evaluare a nevoilor, cu implicarea tuturor părților interesate relevante, și respectă principiile prezentate în continuare. Aceste măsuri trebuie:

(a)	să fie eficace	–	să aibă o contribuție tangibilă la soluționarea provocărilor-cheie cu care se confruntă transportul rutier european (de exemplu reducerea aglomerării, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește participanții la trafic vulnerabili);
(b)	să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor	–	să optimizeze raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor;
(c)	să fie proporționate	–	să asigure, după caz, diferite niveluri de calitate și de implementare realizabile ale serviciilor, ținând seama de specificitățile locale, regionale, naționale și europene;
(d)	să sprijine continuitatea serviciilor	–	să asigure servicii neîntrerupte atât în întreaga Uniune, îndeosebi privind rețeaua transeuropeană, cât și, dacă este posibil, la frontierele sale externe, atunci când serviciile STI sunt implementate. Ar trebui asigurată continuitatea serviciilor la un nivel adaptat caracteristicilor rețelelor de transport care fac legătura între țări și, după caz, între regiuni, precum și între orașe și zonele rurale;
(e)	să asigure interoperabilitate a	–	să asigure faptul că sistemele și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe pentru a permite furnizarea eficientă a serviciilor STI;
(f)	să sprijine compatibilitatea	–	să asigure, în cazurile justificate, capacitatea sistemelor STI de a lucra cu sistemele existente care au același scop, fără a împiedica dezvoltarea de noi tehnologii și sprijinind în

	inversă		același timp, dacă este cazul, complementaritatea cu noile tehnologii sau tranziția la acestea;
(g)	să respecte caracteristicile infrastructurilor și rețelelor naționale existente	–	să țină seama de diferențele inerente dintre caracteristicile rețelelor de transport, îndeosebi în ceea ce privește mărimea volumului de trafic și condițiile meteorologice din trafic;
(h)	să promoveze egalitatea accesului	–	să nu împiedice sau să nu discrimineze în ceea ce privește accesul participanților la trafic vulnerabili la aplicațiile și serviciile STI. Dacă este cazul, să fie accesibile pentru persoanele cu handicap în conformitate cu cerințele de accesibilitate din anexa I la Directiva (UE) 2019/882, atunci când aplicațiile și serviciile STI sunt destinate să interacționeze cu utilizatorii de STI cu handicap sau să le furnizeze informații acestora; să fie ușor de utilizat pentru persoanele cu cunoștințe digitale limitate;
(i)	să sprijine maturitatea	–	să demonstreze, după o evaluare adecvată a riscului, robustețea sistemelor STI inovatoare, printr-un nivel suficient de dezvoltare tehnică și prin exploatare operațională;
(j)	să asigure calitatea datării și a poziționării	–	să asigure compatibilitatea aplicațiilor și a serviciilor STI care se bazează pe date sau poziționare cel puțin cu serviciile de navigație furnizate de Galileo, inclusiv autentificarea mesajelor de navigație prin serviciul deschis și alte servicii Galileo, cum ar fi serviciul de mare precizie, atunci când acest serviciu devine disponibil, și cu sistemele Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS). După caz, să asigure utilizarea datelor, a informațiilor și a serviciilor Copernicus de către aplicațiile și serviciile STI care se bazează pe date de observare a Pământului. Se pot utiliza și alte date și servicii în plus față de datele Copernicus;

(k)	să înlesnească intermodalitatea	–	la implementarea STI, după caz, să țină seama de coordonarea diferitelor moduri de transport;
(l)	să respecte coerența	–	să țină seama de normele, politicile și activitățile existente ale Uniunii care sunt relevante în domeniul STI, în special în domeniul standardizării și, în cazul specificațiilor, de principiul neutralității tehnologice, astfel cum este prevăzut în Directiva 2018/1972;
(m)	să asigure transparența și încrederea	–	să asigure transparența, de exemplu prin asigurarea transparenței ierarhizării atunci când se propun opțiuni de mobilitate clienților.

ANEXA III

Lista tipurilor de date

1. Date referitoare la furnizarea de informații în materie de trafic rutier și de servicii de navigație la nivelul UE (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar I, punctele 1.2, 1.3):
1.1. Reglementări dinamice și statice privind traficul, dacă este cazul, privind următoarele tipuri de date: Tipuri de date: - condiții de acces pentru tuneluri - condiții de acces pentru poduri - limite de viteză - reglementări privind livrarea mărfurilor - interdicțiile de depășire aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri - direcția de mers pe benzile reversibile - restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime⁵⁵
- străzi cu sens unic ⁵⁶
- hărți de circulație rutieră
- restricții de acces permanente - limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, statutul actual al accesului și condițiile de circulație în zonele de trafic reglementate⁵⁷

⁵⁵ Notă: Adăugire care rezultă din Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei (servicii de informare în timp real cu privire la trafic la nivelul UE).

⁵⁶ A se vedea nota de subsol precedentă.

⁵⁷ A se vedea nota de subsol precedentă.

1.2. Date privind starea rețelei
<u>Tipuri de date:</u> - drumuri închise - benzi închise - lucrări rutiere - măsuri temporare de gestionare a traficului
2. Date referitoare la serviciile de informare și rezervare pentru locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.2):
<u>Tipuri de date:</u> - date statice referitoare la zonele de parcare - informații privind siguranța și echipamentele din zona de parcare - date dinamice privind disponibilitatea locurilor de parcare, inclusiv în cazul în care o parcare este ocupată sau închisă, sau numărul de locuri libere disponibile.
3. Date privind evenimentele sau condițiile legate de siguranța rutieră detectate referitoare la informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.3):
<u>Tipuri de date:</u> - drum temporar alunecos - animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea - zonă de accident nesecurizată - lucrări rutiere de scurtă durată - vizibilitate redusă - vehicul pe contrasens - blocaj negestionat al unui drum - condiții meteorologice excepționale

4. Date statice cu privire la traficul multimodal pentru serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar I, punctele 1.1 și 1.3):

Tipuri de date:

Localizarea nodurilor de acces identificate pentru toate modurile programate, inclusiv informații privind accesibilitatea nodurilor de acces și trasee în cadrul unui punct de transfer (de exemplu, existența lifturilor, a scărilor rulante).

ANEXA IV

Lista serviciilor STI

Serviciul de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.3.