

## I

(Atti legislativi)

## DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2010/40/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 7 luglio 2010

## sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'aumento del volume del trasporto stradale nell'Unione, associato alla crescita dell'economia europea e delle esigenze di mobilità dei cittadini, costituisce la causa principale dell'incremento della congestione dell'infrastruttura stradale e del crescente consumo energetico, nonché una fonte di problemi ambientali e sociali.
- (2) La risposta a queste grandi sfide non può limitarsi alle misure tradizionali, tra cui l'ampliamento dell'infrastruttura esistente per il trasporto stradale. L'innovazione avrà un ruolo di primo piano nella ricerca di soluzioni adeguate per l'Unione.

(3) I sistemi di trasporto intelligenti (ITS) sono applicazioni avanzate che, senza essere dotate di intelligenza in senso proprio, mirano a fornire servizi innovativi relativamente ai diversi modi di trasporto e alla gestione del traffico e consentono a vari utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto.

(4) Gli ITS integrano le telecomunicazioni, l'elettronica e le tecnologie dell'informazione con l'ingegneria dei trasporti al fine di pianificare, progettare, rendere operativi, sottoporre a manutenzione e gestire i sistemi di trasporto. L'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione al settore del trasporto stradale e alle interfacce con altri modi di trasporto darà un contributo significativo al miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza, compresa l'efficienza energetica, della sicurezza del trasporto stradale, compreso il trasporto di merci pericolose, della sicurezza pubblica e della mobilità dei passeggeri e delle merci, assicurando al tempo stesso il funzionamento del mercato interno nonché accresciuti livelli di competitività e di occupazione. Tuttavia, le applicazioni ITS dovrebbero lasciare impregiudicate le questioni relative alla sicurezza nazionale o che sono necessarie nell'interesse della difesa.

(5) I progressi realizzati nel campo dell'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ad altri modi di trasporto dovrebbero ora tradursi in sviluppi nel settore del trasporto stradale, in particolare al fine di accrescere l'integrazione tra il trasporto stradale e altri modi di trasporto.

(6) In alcuni Stati membri sono già utilizzate applicazioni nazionali di tali tecnologie nel settore del trasporto stradale. Tuttavia, la loro diffusione frammentaria e non coordinata rende impossibile la continuità geografica dei servizi ITS in tutta l'Unione e alle sue frontiere esterne.

<sup>(1)</sup> GU C 277 del 17.11.2009, pag. 85.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), posizione del Consiglio del 10 maggio 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), posizione del Parlamento europeo del 6 luglio 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (7) Per garantire una diffusione coordinata ed efficace degli ITS nell'intera Unione è opportuno introdurre specifiche, fra cui eventuali norme che definiscano disposizioni e procedure più particolareggiate. Prima di adottare le specifiche, la Commissione dovrebbe valutarne la conformità con taluni principi predefiniti riportati nell'allegato II. In primo luogo è opportuno dare la priorità a quattro ambiti principali di sviluppo e di diffusione degli ITS. All'interno di tali quattro ambiti dovrebbero essere determinate azioni prioritarie per lo sviluppo e l'utilizzo di specifiche e norme. Durante l'ulteriore attuazione degli ITS si dovrebbe tener conto, in termini di progresso tecnologico e di sforzi a livello finanziario, dell'infrastruttura ITS esistente diffusa da un determinato Stato membro.
- (8) Quando è adottato un atto legislativo di cui all'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma, della presente direttiva, l'articolo 5, paragrafo 1, seconda frase, dovrebbe essere modificato di conseguenza.
- (9) È opportuno che le specifiche prendano tra l'altro in considerazione l'esperienza e i risultati già acquisiti nel settore degli ITS e ne facciano tesoro, in particolare nel quadro dell'iniziativa «eSafety» avviata dalla Commissione nell'aprile 2002. Nel quadro dell'iniziativa la Commissione ha creato il forum «eSafety» per promuovere e attuare ulteriormente raccomandazioni a sostegno dello sviluppo, della diffusione e dell'utilizzo dei sistemi «eSafety».
- (10) È opportuno che i veicoli utilizzati principalmente per il loro interesse storico e che sono stati originariamente immatricolati, omologati e/o messi in servizio prima dell'entrata in vigore della presente direttiva e delle relative misure di attuazione non siano interessati dalle norme e procedure definite dalla direttiva stessa.
- (11) È opportuno che gli ITS si fondino su sistemi interoperabili basati su standard aperti e pubblici, accessibili su base non discriminatoria a tutti i fornitori e a tutti gli utenti di applicazioni e di servizi.
- (12) La diffusione e l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS comporteranno il trattamento di dati personali. Il trattamento dovrebbe essere effettuato conformemente al diritto dell'Unione, quale risulta in particolare dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati <sup>(1)</sup>, e dalla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche <sup>(2)</sup>. Alle applicazioni ITS si dovrebbero applicare, tra l'altro, i principi di limitazione delle finalità e di minimizzazione dei dati.
- (13) È opportuno incoraggiare il ricorso all'anonimizzazione quale principio atto a rafforzare la tutela della vita privata delle persone. Per quanto riguarda le questioni connesse alla protezione dei dati e alla vita privata nell'ambito della diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS, la Commissione dovrebbe provvedere, se del caso, a consultare il garante europeo della protezione dei dati e a richiedere il parere del gruppo di lavoro per la tutela delle persone con riguardo al trattamento dei dati personali istituito dall'articolo 29 della direttiva 95/46/CE.
- (14) La diffusione e l'utilizzo di applicazioni e di servizi ITS, in particolare di servizi di informazione sul traffico e sulla mobilità, comporteranno il trattamento e l'utilizzo di dati sulle strade, sul traffico e sulla mobilità contenuti in documenti detenuti da organismi pubblici degli Stati membri. È opportuno che il trattamento e l'utilizzo avvengano nel rispetto della direttiva 2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico <sup>(3)</sup>.
- (15) Nei casi appropriati, le specifiche dovrebbero includere disposizioni particolareggiate che illustrino la procedura di valutazione della conformità e dell'idoneità all'uso dei componenti. Tali disposizioni dovrebbero basarsi sulla decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti <sup>(4)</sup>, per quanto concerne in particolare i moduli relativi alle diverse fasi delle procedure di valutazione della conformità. La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> istituisce già un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e delle loro parti o relative apparecchiature, mentre la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup> e la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(7)</sup> fissano norme sull'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, dei trattori agricoli o forestali e delle loro parti o relative apparecchiature. Pertanto, fornire una valutazione della conformità di apparecchiature e applicazioni che rientrino nell'ambito di applicazione di tali direttive costituirebbe una duplicazione. Nel contempo, anche se si applicano alle apparecchiature relative agli ITS installati a bordo dei veicoli, tali direttive non si applicano alle apparecchiature e al software ITS esterni delle infrastrutture stradali. In questi casi, le specifiche potrebbero prevedere procedure di valutazione della conformità, che dovrebbero essere limitate a quanto necessario in ciascun caso distinto.

<sup>(1)</sup> GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

<sup>(2)</sup> GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37.

<sup>(3)</sup> GU L 345 del 31.12.2003, pag. 90.

<sup>(4)</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82.

<sup>(5)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(6)</sup> GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

- (16) Per quanto riguarda le applicazioni e i servizi ITS per i quali sono necessari servizi accurati e garantiti di sincronizzazione e posizionamento, dovrebbero essere utilizzate infrastrutture satellitari o ogni altra tecnologia che offra un livello di precisione equivalente, quali quelle previste dal regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate<sup>(1)</sup>, e dal regolamento (CE) n. 683/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo)<sup>(2)</sup>.
- (17) Le tecnologie innovative quali i dispositivi di identificazione a radiofrequenza (Radio Frequency Identification Devices — RFID, o EGNOS/Galileo dovrebbero essere utilizzate per la realizzazione di applicazioni ITS, in particolare la localizzazione e il tracciamento delle merci durante il trasporto e tra un modo di trasporto e l'altro.
- (18) È opportuno che i principali soggetti interessati, quali i fornitori di servizi ITS, le associazioni di utenti ITS, gli operatori del trasporto e gli esercenti di impianti, i rappresentanti delle imprese produttrici, le parti sociali, le associazioni professionali e le autorità locali, abbiano la possibilità di consigliare la Commissione sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione degli ITS nell'Unione. A tale scopo, la Commissione, in stretta cooperazione con i soggetti interessati e gli Stati membri, dovrebbe istituire un gruppo consultivo sugli ITS. È opportuno che i lavori del gruppo consultivo siano svolti in modo trasparente e che i risultati siano messi a disposizione del comitato istituito dalla presente direttiva.
- (19) È opportuno assicurare condizioni uniformi di attuazione riguardo all'adozione degli orientamenti e delle misure non vincolanti atte a facilitare la cooperazione degli Stati membri in relazione ai settori prioritari relativi agli ITS, nonché riguardo agli orientamenti sulle relazioni a cura degli Stati membri e ad un programma di lavoro.
- (20) A norma dell'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione sono stabiliti preventivamente mediante un regolamento adottato secondo la procedura legislativa ordinaria. In attesa dell'adozione di tale nuovo regolamento, continua ad applicarsi la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>(3)</sup>, ad eccezione della procedura di regolamentazione con controllo, che non è applicabile.
- (21) La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del TFUE per quanto riguarda l'adozione di specifiche. È particolarmente im-
- portante che la Commissione svolga consultazioni adeguate nel corso dei suoi lavori preparatori, anche a livello di esperti.
- (22) Per garantire un approccio coordinato, è opportuno che la Commissione assicuri la coerenza tra i lavori del comitato istituito dalla presente direttiva e i lavori del comitato istituito dalla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità<sup>(4)</sup>, del comitato istituito dal regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada<sup>(5)</sup>, del comitato istituito dalla direttiva 2007/46/CE e del comitato istituito dalla direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire)<sup>(6)</sup>.
- (23) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire assicurare la diffusione coordinata e coerente di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e/o dal settore privato e può dunque, a causa delle sue dimensioni o dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (24) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio», gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e dell'Unione, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinati e coerenti di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nell'Unione, in particolare attraverso le frontiere tra gli Stati membri, e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo.
2. La presente direttiva prevede l'elaborazione di specifiche per le azioni nell'ambito dei settori prioritari di cui all'articolo 2, nonché l'elaborazione, se del caso, delle norme necessarie.
3. La presente direttiva si applica alle applicazioni e ai servizi ITS nel settore del trasporto stradale e alle loro interfacce con altri modi di trasporto, fatte salve le questioni relative alla sicurezza nazionale o necessarie nell'interesse della difesa.

<sup>(1)</sup> GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 196 del 24.7.2008, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(4)</sup> GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124.

<sup>(5)</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

<sup>(6)</sup> GU L 108 del 25.4.2007, pag. 1.

### Articolo 2

#### Settori prioritari

1. Ai fini della presente direttiva costituiscono settori prioritari per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme:

- I. l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- II. la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- III. le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto;
- IV. il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

2. La portata dei settori prioritari è specificata nell'allegato I.

### Articolo 3

#### Azioni prioritarie

Nell'ambito dei settori prioritari costituiscono azioni prioritarie per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme, come specificato all'allegato I:

- a) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
- b) la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- c) i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
- d) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;
- e) la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
- f) la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

### Articolo 4

#### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- 1) «sistemi di trasporto intelligenti» o «ITS», sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità nonché per interfacce con altri modi di trasporto;

- 2) «interoperabilità», capacità dei sistemi e dei processi industriali e commerciali che li sottendono di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze;
- 3) «applicazione ITS», strumento operativo per l'applicazione degli ITS;
- 4) «servizio ITS», fornitura di un'applicazione ITS tramite un quadro organizzativo e operativo chiaramente definito allo scopo di contribuire a migliorare la sicurezza degli utenti, l'efficienza, il comfort e/o a facilitare o supportare le operazioni di trasporto e la mobilità;
- 5) «fornitori di servizi ITS», fornitore pubblico o privato di servizi ITS;
- 6) «utente ITS», utente di applicazioni o di servizi ITS, tra cui i viaggiatori, gli utenti della strada vulnerabili, gli utenti e gli esercenti dell'infrastruttura di trasporto stradale, i gestori di flotte e gli operatori di servizi di emergenza;
- 7) «utenti della strada vulnerabili», utenti della strada non motorizzati, quali pedoni e ciclisti, nonché motociclisti e persone con disabilità o con capacità di orientamento o mobilità ridotte;
- 8) «dispositivo nomade», dispositivo portatile di comunicazione o di informazione che può essere portato a bordo del veicolo come ausilio per la guida e/o le operazioni di trasporto;
- 9) «piattaforma», unità installata a bordo o esterna che permette la diffusione, la fornitura, l'utilizzo e l'integrazione delle applicazioni e dei servizi ITS;
- 10) «architettura», progettazione concettuale che definisce la struttura, il comportamento e l'integrazione di un dato sistema nel contesto circostante;
- 11) «interfaccia», impianto tra sistemi che fornisce il mezzo attraverso il quale detti sistemi possono collegarsi e interagire;
- 12) «compatibilità», capacità generale di un dispositivo o di un sistema di operare con un altro dispositivo o sistema senza modifiche;
- 13) «continuità dei servizi», capacità di assicurare servizi continui sulle reti di trasporto in tutta l'Unione;
- 14) «dati stradali», dati sulle caratteristiche dell'infrastruttura stradale, inclusi i segnali stradali fissi o le loro caratteristiche di sicurezza regolamentari;
- 15) «dati sul traffico», dati storici e in tempo reale sulle caratteristiche del traffico stradale;

- 16) «dati di viaggio», dati fondamentali, come orari del trasporto pubblico e tariffe, necessari a fornire informazioni per i viaggi multimodali prima e durante il viaggio onde facilitare la pianificazione, la prenotazione e gli adeguamenti del viaggio;
- 17) «specifica», misura vincolante che stabilisce disposizioni contenenti requisiti, procedure o ogni altra regola pertinente;
- 18) «norma», norma ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 6, della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche <sup>(1)</sup>.

#### Articolo 5

##### Diffusione degli ITS

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le specifiche adottate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 6 siano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS all'atto della loro diffusione, conformemente ai principi di cui all'allegato II. Resta impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel suo territorio. Tale diritto lascia impregiudicato qualsiasi atto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 2, secondo comma.

2. Gli Stati membri inoltre si sforzano di cooperare in relazione ai settori prioritari, nella misura in cui non siano state adottate specifiche.

#### Articolo 6

##### Specifiche

1. La Commissione adotta le specifiche necessarie ad assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS inizialmente per le azioni prioritarie.

2. La Commissione si prefigge di adottare specifiche per una o più azioni prioritarie entro il 27 febbraio 2013.

Al più tardi dodici mesi dalla data di adozione delle specifiche necessarie per un'azione prioritaria, la Commissione presenta, se del caso, dopo aver effettuato una valutazione di impatto corredata di un'analisi costi-benefici, una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio conformemente all'articolo 294 del TFUE per la diffusione di tale azione prioritaria.

3. Una volta stabilite le necessarie specifiche per le azioni prioritarie, la Commissione adotta specifiche che assicurino la

compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS per altre azioni nei settori prioritari.

4. Ove pertinente, e in funzione del settore trattato dalla specifica, la specifica include uno o più dei seguenti tipi di disposizioni:

- a) disposizioni funzionali che descrivono il ruolo dei vari soggetti interessati e il flusso di informazioni tra di essi;
- b) disposizioni tecniche che mettono a disposizione i mezzi tecnici necessari per il rispetto delle disposizioni funzionali;
- c) disposizioni organizzative che descrivono gli obblighi procedurali dei vari soggetti interessati;
- d) disposizioni sui servizi che descrivono i vari livelli di servizi ed il loro contenuto per le applicazioni ed i servizi ITS.

5. Fatte salve le procedure di cui alla direttiva 98/34/CE, le specifiche precisano, ove opportuno, le condizioni in cui gli Stati membri possono stabilire, previa notifica alla Commissione, norme supplementari per la fornitura di servizi ITS in tutto o parte del loro territorio purché tali norme non costituiscano un ostacolo per l'interoperabilità.

6. Le specifiche, ove opportuno, si fondano sulle norme stabilite di cui all'articolo 8.

Le specifiche prevedono, se del caso, una valutazione della conformità a norma della decisione n. 768/2008/CE.

Le specifiche rispettano i principi esposti nell'allegato II.

7. La Commissione effettua una valutazione d'impatto, corredata di un'analisi costi-benefici, prima dell'adozione delle specifiche.

#### Articolo 7

##### Atti delegati

1. La Commissione può adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del TFUE per quanto riguarda le specifiche. Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione agisce conformemente alle pertinenti disposizioni della presente direttiva, in particolare l'articolo 6 e l'allegato II.

2. Per ciascuna delle azioni prioritarie è adottato un atto delegato distinto.

3. Per gli atti delegati di cui al presente articolo si applica la procedura di cui agli articoli 12, 13 e 14.

<sup>(1)</sup> GU L 204 del 21.7.1998, pag. 37.



*Articolo 8***Norme**

1. Le norme necessarie all'interoperabilità, compatibilità e continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS sono sviluppate nei settori prioritari e per le azioni prioritarie. A tal fine la Commissione, previa consultazione del comitato di cui all'articolo 15, chiede agli enti di normazione competenti, secondo la procedura di cui alla direttiva 98/34/CE, di compiere ogni sforzo necessario per adottare rapidamente le norme in questione.

2. Nel conferire mandato agli enti di normazione, sono osservati i principi esposti all'allegato II, nonché ogni altra disposizione funzionale inclusa in una specifica adottata in conformità dell'articolo 6.

*Articolo 9***Misure non vincolanti**

La Commissione può adottare orientamenti e altre misure non vincolanti atte a facilitare la cooperazione degli Stati membri in relazione ai settori prioritari secondo la procedura di consultazione di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

*Articolo 10***Disposizioni sulla tutela della vita privata, la sicurezza e l'utilizzo delle informazioni**

1. Gli Stati membri assicurano che il trattamento dei dati personali nel quadro del funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS avvenga nel rispetto delle norme dell'Unione in materia di tutela dei diritti e delle libertà fondamentali delle persone, in particolare la direttiva 95/46/CE e la direttiva 2002/58/CE.

2. In particolare, gli Stati membri assicurano che i dati personali siano protetti contro utilizzi impropri, compresi l'accesso non autorizzato, l'alterazione o la perdita.

3. Fatto salvo il paragrafo 1, per garantire la tutela della vita privata, nel quadro del funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS è incoraggiato, se del caso, l'utilizzo di dati anonimi.

Fatta salva la direttiva 95/46/CE, i dati personali sono trattati soltanto nella misura in cui tale trattamento sia necessario per il funzionamento delle applicazioni e dei servizi ITS.

4. Riguardo all'applicazione della direttiva 95/46/CE, in particolare per quanto attiene alle categorie particolari di dati personali, gli Stati membri provvedono affinché siano rispettate le disposizioni relative al consenso per il trattamento di tali dati personali.

5. Si applica la direttiva 2003/98/CE.

*Articolo 11***Disposizioni in materia di responsabilità**

Gli Stati membri provvedono affinché le questioni relative alla responsabilità, riguardo alla diffusione e all'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS figuranti nelle specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6, siano trattate conformemente al diritto dell'Unione, inclusa in particolare la direttiva 85/374/CEE del Consiglio, del 25 luglio 1985, relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi <sup>(1)</sup>, nonché alla legislazione nazionale pertinente.

*Articolo 12***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 7 è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 27 agosto 2010. La Commissione presenta una relazione sui poteri delegati non oltre sei mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni a decorrere dal 27 agosto 2010.

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite agli articoli 13 e 14.

*Articolo 13***Revoca della delega**

1. La delega di poteri di cui all'articolo 7 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega di poteri si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere una decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono immediatamente o ad una data successiva ivi precisata. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

<sup>(1)</sup> GU L 210 del 7.8.1985, pag. 29.

*Articolo 14***Obiezioni agli atti delegati**

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono muovere obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.

Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, detto termine è prorogato di due mesi.

2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non muovere obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muovono obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

*Articolo 15***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato europeo sugli ITS (CEI).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

*Articolo 16***Gruppo consultivo europeo sugli ITS**

La Commissione istituisce un gruppo consultivo europeo sugli ITS, con compiti di consulenza sugli aspetti tecnici e commerciali della diffusione e dell'utilizzo degli ITS nell'Unione. Il gruppo è composto di rappresentanti ad alto livello dei fornitori di servizi ITS, delle associazioni di utenti, degli operatori del trasporto e degli esercenti di impianti, delle imprese produttrici, delle parti sociali, delle associazioni professionali, delle autorità locali e di altri soggetti pertinenti.

*Articolo 17***Relazioni**

1. Entro il 27 agosto 2011, gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sulle attività e sui progetti nazionali riguardanti i settori prioritari.

2. Entro il 27 agosto 2012, gli Stati membri comunicano alla Commissione informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni.

Per le relazioni degli Stati membri sono adottati orientamenti secondo la procedura consultativa di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

3. Successivamente alla relazione iniziale, gli Stati membri riferiscono ogni tre anni sui progressi compiuti nella diffusione delle azioni di cui al paragrafo 1.

4. La Commissione presenta ogni tre anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi realizzati nell'attuazione della presente direttiva. La relazione è corredata di un'analisi del funzionamento e dell'attuazione, comprese le risorse finanziarie utilizzate e necessarie degli articoli da 5 a 11 e dell'articolo 16 e valuta la necessità di apportare eventuali modifiche alla presente direttiva.

5. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 15, paragrafo 2, la Commissione adotta un programma di lavoro entro il 27 febbraio 2011. Il programma di lavoro include obiettivi e date per la sua attuazione ogni anno e se necessario propone gli adeguamenti necessari.

*Articolo 18***Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 27 febbraio 2012.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità e la formulazione di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 19***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 20***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 7 luglio 2010.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

J. BUZEK

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

O. CHASTEL

---



## ALLEGATO I

## AZIONI E SETTORI PRIORITARI

(di cui agli articoli 2 e 3)

— **Settore prioritario I: Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità**

Le specifiche e le norme per un uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità comprendono i seguenti elementi:

## 1. Specifiche per l'azione prioritaria a)

La definizione dei requisiti necessari affinché in tutto il territorio dell'UE i servizi di informazione sulla mobilità multimodale siano accurati e disponibili al di là delle frontiere per gli utenti ITS, sulla base:

- della disponibilità e accessibilità di dati esistenti e accurati sulle strade e sul traffico in tempo reale utilizzati dai fornitori di servizi ITS per le informazioni sulla mobilità multimodale, fatte salve le esigenze di sicurezza e di gestione dei trasporti,
- dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche interessate e i soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS,
- dell'aggiornamento tempestivo dei dati disponibili sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni sulla mobilità multimodale da parte delle autorità pubbliche interessate e dei soggetti interessati,
- dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni sulla mobilità multimodale da parte dei fornitori di servizi ITS.

## 2. Specifiche per l'azione prioritaria b)

La definizione dei requisiti necessari affinché in tutto il territorio dell'UE i servizi di informazione sul traffico in tempo reale siano accurati e disponibili al di là delle frontiere per gli utenti ITS, sulla base:

- della disponibilità e accessibilità di dati esistenti e accurati sulle strade e sul traffico in tempo reale utilizzati dai fornitori di servizi ITS per le informazioni in tempo reale sul traffico, fatte salve le esigenze di sicurezza e di gestione dei trasporti,
- dell'agevolazione dello scambio elettronico transfrontaliero di dati tra le autorità pubbliche interessate e i soggetti interessati e i pertinenti fornitori di servizi ITS,
- dell'aggiornamento tempestivo dei dati disponibili sulle strade e sul traffico utilizzati per le informazioni sul traffico in tempo reale da parte delle autorità pubbliche interessate e dei soggetti interessati,
- dell'aggiornamento tempestivo delle informazioni in tempo reale sul traffico da parte dei fornitori di servizi ITS.

## 3. Specifiche per le azioni prioritarie a) e b)

## 3.1. La definizione dei requisiti necessari affinché le autorità pubbliche interessate e/o, se del caso, il settore privato, raccolgano i dati sulle strade e sul traffico (ossia, i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati, in particolare per gli automezzi pesanti) e li comunichino ai fornitori di servizi ITS, sulla base:

- dell'accesso dei fornitori di servizi ITS ai dati esistenti sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati) raccolti dalle autorità pubbliche interessate e/o dal settore privato,
- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate e i fornitori di servizi ITS,
- dell'aggiornamento tempestivo, da parte delle autorità pubbliche interessate e/o, se del caso, del settore privato, dei dati sulle strade e sul traffico (ossia i piani sul traffico, la normativa stradale e gli itinerari raccomandati),
- dell'aggiornamento tempestivo dei servizi e delle applicazioni ITS che utilizzano questi dati da parte dei fornitori di servizi ITS.

3.2. La definizione dei requisiti necessari affinché i dati sulle strade, sul traffico e sui servizi di trasporto utilizzati per le carte digitali siano accurati e accessibili, ove possibile, ai produttori di carte digitali e ai fornitori di servizi, sulla base:

- dell'accesso da parte dei produttori di carte digitali e dei fornitori di servizi ai dati esistenti sulle strade e sul traffico, per la realizzazione delle carte digitali,
- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra le autorità pubbliche interessate e i soggetti interessati e i produttori e fornitori di servizi privati di carte digitali,
- dell'aggiornamento tempestivo dei dati sulle strade e sul traffico per la cartografia digitale da parte delle autorità pubbliche interessate e dei soggetti interessati,
- dell'aggiornamento tempestivo delle carte digitali da parte dei produttori di carte digitali e dei fornitori di servizi.

4. Specifiche per l'azione prioritaria c)

La definizione di requisiti minimi per la fornitura gratuita, ove possibile, di «informazioni universali sul traffico» connesse alla sicurezza stradale a tutti gli utenti, nonché per il loro contenuto minimo, sulla base:

- della definizione e dell'utilizzo di un elenco standard di eventi relativi alla sicurezza stradale («informazioni universali sul traffico»), che dovrebbero essere comunicati gratuitamente agli utenti ITS,
- della compatibilità delle «informazioni universali sul traffico» e della loro integrazione nei servizi ITS per informazioni in tempo reale sul traffico e la mobilità multimodale.

#### — Settore prioritario II: Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

Le specifiche e le norme per la continuità e l'interoperabilità dei servizi di gestione del traffico e del trasporto merci, in particolare sulla rete RTE-T, comprendono i seguenti elementi:

1. Specifiche per altre azioni

1.1. La definizione delle misure necessarie ai fini dello sviluppo di un'architettura quadro degli ITS dell'Unione, che affronti in maniera specifica l'interoperabilità collegata agli ITS, la continuità dei servizi e gli aspetti legati alla multimodalità, compresa ad esempio la tariffazione interoperabile con l'emissione di biglietti multimodali, nel cui ambito gli Stati membri e le rispettive autorità competenti, in cooperazione con il settore privato, possano elaborare la propria architettura ITS per la mobilità a livello nazionale, regionale o locale.

1.2. La definizione dei requisiti minimi necessari per la continuità dei servizi ITS, in particolare per i servizi transfrontalieri, per la gestione del trasporto di passeggeri per vari modi di trasporto, sulla base:

- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati e di informazioni sul traffico transfrontaliero e, ove opportuno, tra regioni o aree urbane e interurbane, tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e i diversi soggetti interessati,
- dell'utilizzo di flussi di informazioni o di interfacce di traffico standardizzati tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e i diversi soggetti interessati.

1.3. La definizione di requisiti minimi necessari per la continuità dei servizi ITS per la gestione del trasporto merci nei corridoi di trasporto e tra i vari modi di trasporto, sulla base:

- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati e di informazioni sul traffico transfrontaliero e, ove opportuno, tra regioni o aree urbane e interurbane, tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e i diversi soggetti interessati,
- dell'utilizzo di flussi di informazioni o di interfacce di traffico standardizzati tra i centri di informazione/di controllo del traffico interessati e i diversi soggetti interessati.

1.4. La definizione delle misure necessarie alla realizzazione di applicazioni ITS (in particolare la localizzazione e il tracciamento delle merci durante il trasporto e tra un modo di trasporto e l'altro) per la logistica del trasporto merci (eFreight), sulla base:

- dell'accesso degli sviluppatori di applicazioni ITS alle pertinenti tecnologie ITS e del relativo uso,
- dell'integrazione dei risultati del posizionamento negli strumenti e nei centri di gestione del traffico.

1.5. La definizione delle interfacce necessarie per assicurare l'interoperabilità e la compatibilità tra l'architettura ITS urbana e l'architettura ITS europea, sulla base:

- della disponibilità per i centri di controllo urbani ed i fornitori di servizi di dati riguardanti i trasporti pubblici, la pianificazione della mobilità, la domanda di trasporto, di dati sul traffico e sui parcheggi,
- dell'agevolazione dello scambio elettronico di dati tra i diversi centri di controllo urbani e i fornitori di servizi per i trasporti pubblici o privati e per tutti i modi di trasporto possibili,
- dell'integrazione di tutti i dati e di tutte le informazioni pertinenti in un'architettura unica.

— **Settore prioritario III: Applicazioni ITS per la sicurezza stradale**

Le specifiche e le norme per le applicazioni ITS per la sicurezza stradale comprendono i seguenti elementi:

1. Specifiche per l'azione prioritaria d)

La definizione delle misure necessarie per l'introduzione in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, in particolare:

- la disponibilità a bordo dei necessari dati ITS da scambiare,
- la disponibilità delle apparecchiature necessarie presso i centri di risposta alle chiamate di emergenza che ricevono i dati trasmessi dai veicoli,
- l'agevolazione dello scambio di dati elettronici tra i veicoli ed i centri di risposta alle chiamate di emergenza.

2. Specifiche per l'azione prioritaria e)

La definizione delle misure necessarie per fornire servizi d'informazione basati sugli ITS per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, in particolare nelle aree di servizio e di sosta lungo le strade, sulla base:

- dell'accesso degli utenti alle informazioni sui parcheggi stradali,
- della facilitazione dello scambio elettronico di dati tra i siti di parcheggio, i centri e i veicoli.

3. Specifiche per l'azione prioritaria f)

La definizione delle misure necessarie per fornire servizi di prenotazione basati sugli ITS per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali sulla base:

- dell'accesso degli utenti alle informazioni sui parcheggi stradali,
- della facilitazione dello scambio elettronico di dati tra i siti di parcheggio, i centri e i veicoli,
- dell'integrazione di pertinenti tecnologie ITS sia a bordo dei veicoli sia nelle aree di parcheggio che consentano l'aggiornamento delle informazioni sulla disponibilità di posti di parcheggio ai fini di prenotazione.

4. Specifiche per altre azioni
  - 4.1. La definizione delle misure necessarie per sostenere la sicurezza degli utenti della strada per quanto riguarda l'interfaccia uomo-macchina installata a bordo e l'utilizzo di dispositivi nomadi come ausilio per la guida e/o le operazioni di trasporto, nonché la sicurezza dei mezzi di comunicazione a bordo.
  - 4.2. La definizione delle misure necessarie per garantire la sicurezza e il comfort degli utenti della strada vulnerabili per tutte le applicazioni ITS pertinenti.
  - 4.3. La definizione delle misure necessarie per integrare sistemi avanzati di assistenza alla guida nei veicoli e nelle infrastrutture stradali che esulano dall'ambito di applicazione delle direttive 2007/46/CE, 2002/24/CE e 2003/37/CE.

— **Settore prioritario IV: Collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto**

Le specifiche e le norme per il collegamento del veicolo con l'infrastruttura di trasporto comprendono:

1. Specifiche per altre azioni
  - 1.1. La definizione delle misure necessarie per integrare diverse applicazioni ITS in una piattaforma di bordo aperta, sulla base:
    - della definizione di requisiti funzionali delle applicazioni ITS esistenti o previste,
    - della definizione di un'architettura di sistema aperta che definisca le funzionalità e le interfacce necessarie per l'interoperabilità/l'interconnessione con i sistemi e gli impianti infrastrutturali,
    - dell'integrazione «plug and play» di future nuove applicazioni ITS o di versioni aggiornate nella piattaforma di bordo aperta,
    - dell'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione dell'architettura e delle specifiche relative alla piattaforma di bordo aperta.
  - 1.2. La definizione delle misure necessarie per proseguire lo sviluppo e l'attuazione di sistemi cooperativi (veicolo-veicolo, veicolo-infrastruttura, infrastruttura-infrastruttura), sulla base:
    - dell'agevolazione dello scambio di dati o di informazioni tra veicoli, infrastrutture e tra veicolo e infrastruttura,
    - dell'accesso delle rispettive parti, veicolo o infrastruttura stradale, ai dati e alle informazioni pertinenti da scambiare,
    - dell'utilizzo di un formato standard di messaggio per lo scambio di dati o di informazioni tra il veicolo e l'infrastruttura,
    - della definizione di un'infrastruttura di comunicazione per lo scambio di dati o di informazioni tra veicoli, infrastrutture e tra veicolo e infrastruttura),
    - dell'uso di una procedura di standardizzazione per l'adozione delle rispettive architetture.

—

## ALLEGATO II

## PRINCIPI PER LE SPECIFICHE E LA DIFFUSIONE DEGLI ITS

(di cui agli articoli 5, 6 e 8)

L'adozione delle specifiche, il conferimento di mandati di normalizzazione e la scelta e la diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS si basano su una valutazione delle esigenze, con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, nel rispetto dei seguenti principi. Tali misure devono:

- a) **essere efficaci** — contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto stradale in Europa (ad esempio riduzione della congestione e delle emissioni, miglioramento dell'efficienza energetica e potenziamento della sicurezza tra cui quella degli utenti della strada vulnerabili);
  - b) **essere efficienti in termini di costi** — ottimizzare il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi;
  - c) **essere proporzionate** — offrire, se del caso, diversi livelli di qualità e diffusione dei servizi ottenibili, tenendo conto delle specificità locali, regionali, nazionali ed europee;
  - d) **sostenere la continuità dei servizi** — assicurare servizi continui in tutta l'Unione, in particolare sulla rete transeuropea di trasporto, e ove possibile alle sue frontiere esterne, in caso di diffusione di servizi ITS. La continuità dei servizi dovrebbe essere assicurata ad un livello adeguato alle caratteristiche delle reti di trasporto che collegano paesi con paesi e, se del caso, regioni con regioni e città con zone rurali;
  - e) **assicurare l'interoperabilità** — assicurare che i sistemi e i processi commerciali che li sottendono dispongano della capacità di scambiare dati e di condividere informazioni e conoscenze per rendere possibile un'offerta di servizi ITS efficace;
  - f) **garantire la retrocompatibilità** — assicurare, all'occorrenza, la capacità dei sistemi ITS di operare con sistemi esistenti e che abbiano una finalità comune, senza ostacolare lo sviluppo di nuove tecnologie;
  - g) **rispettare le infrastrutture nazionali e le caratteristiche delle reti esistenti** — tenere conto delle differenze intrinseche delle caratteristiche delle reti di trasporto, in particolare delle dimensioni dei volumi del traffico e delle condizioni meteorologiche sulle strade;
  - h) **promuovere la parità di accesso** — non impedire o discriminare l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte di utenti della strada vulnerabili;
  - i) **sostenere la maturità** — dimostrare, previa appropriata valutazione dei rischi, la robustezza dei sistemi ITS innovativi mediante un livello sufficiente di sviluppo tecnico e di utilizzo operativo;
  - j) **assicurare la qualità della sincronizzazione e del posizionamento** — utilizzare infrastrutture satellitari o ogni tecnologia che offra livelli equivalenti di precisione ai fini delle applicazioni e dei servizi ITS che richiedono servizi di sincronizzazione e posizionamento a livello mondiale, continui, precisi e garantiti;
  - k) **agevolare l'intermodalità** — tener conto del coordinamento di vari modi di trasporto, ove necessario, all'atto della diffusione degli ITS;
  - l) **rispettare la coerenza** — tener conto delle norme, politiche e attività esistenti a livello dell'Unione rilevanti per il settore degli ITS, in particolare per il settore della normalizzazione.
-