2023/2661

30.11.2023

DIRECTIVA (UE) 2023/2661 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 22 noiembrie 2023

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (denumită în continuare „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”) 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 strategiei emblematice de creare a unui transport de marfă verde pentru a promova logistica multimodală. De asemenea, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a anunțat, pentru 2022, o revizuire a Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei ([3]) 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. Prezenta directivă ar trebui să asigure faptul că aplicațiile STI în domeniul transportului rutier permit integrarea fără sincope cu alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau mobilitatea activă, facilitând astfel trecerea la aceste moduri de transport ori de câte ori este posibil, pentru a îmbunătăți eficiența și accesibilitatea.

(2) Strategia pentru o mobilitate durabilă 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 Consiliului ([4]) contribuie la siguranța participanților la trafic, cum ar fi sistemul eCall, serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și serviciile de informare privind spațiile de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, certificate în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei ([5]).

([1]) JO C 290, 29.7.2022, p. 126.
([2]) Poziția Parlamentului European din 3 octombrie 2023 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 23 octombrie 2023.
([3]) 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).
([4]) 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).
([5]) Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 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 (JO L 170, 28.6.2022, p. 27).

(3) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european” 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 unor noi servicii de transport și de mobilitate durabile, care pot îmbunătăți mobilitatea, pot reduce congestionarea traficului și poluarea, în special în zonele urbane, și pot favoriza tranziția către moduri de transport mai curate prin promovarea transferului modal și a unei mai bune gestionări a traficului. Pentru a încuraja această evoluție, poate fi justificată luarea în considerare a unor criterii tehnice de examinare adecvate în cadrul Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) (cunoscut sub denumirea de „Regulamentul privind taxonomia”), în vederea sprijinirii investițiilor în STI.

(4) Necesitatea tot mai mare de a îmbunătăți utilizarea datelor pentru lanțuri de transport mai durabile, mai sigure, 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 multimodală, cum ar fi spațiul european comun al datelor privind mobilitatea și componentele acestuia, Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]) și activitatea desfășurată de Forumul pentru transport și logistică digitale (DTLF), ținând seama în același timp de normele privind protecția și confidențialitatea datelor.

(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) Digitalizarea și inovarea în domeniul transportului rutier creează oportunități de ocupare a forței de muncă prin dezvoltarea de noi proiecte în acest sector.

(7) În multe state membre sunt deja implementate aplicații naționale ale sistemelor și serviciilor de transport inteligente în sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, în pofida îmbunătățirilor înregistrate de la adoptarea sa în 2010, evaluarea Directivei 2010/40/UE a identificat deficiențe persistente care au condus la o implementare fragmentară și necoordonată și la o lipsă de continuitate geografică a serviciilor STI la nivelul Uniunii și la frontierele sale externe.

(8) În contextul punerii în aplicare a Regulamentelor delegate (UE) nr. 885/2013 ([8]), (UE) nr. 886/2013 ([9]), (UE) 2015/962 ([10]) și (UE) 2017/1926 ale Comisiei de completare a Directivei 2010/40/UE, statele membre au instituit puncte de acces naționale. Punctele de acces naționale organizează accesul utilizatorilor finali la datele legate de transport și reutilizarea acestora pentru a contribui la furnizarea de servicii STI privind călătoriile și traficul interoperabile la nivelul UE. Aceste date legate de transport ar trebui să fie disponibile într-un format care poate fi citit automat în măsura prevăzută de prezenta directivă. Punctele de acces naționale, alături de punctele de acces regionale și locale care pot exista în statele membre, reprezintă o componentă importantă a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea în temeiul Strategiei europene privind datele și ar trebui să asigure în special accesibilitatea datelor. Prin cooperarea în privința facilitării accesului la date prin intermediul punctelor de acces naționale, statele membre ar trebui să urmărească să îmbunătățească eficacitatea, interoperabilitatea și cooperarea punctelor de acces naționale în întreaga Uniune, precum și să faciliteze accesul utilizatorilor de date la acestea. În pofida faptului că în toate statele membre funcționează puncte de acces naționale, este în continuare necesar să se îmbunătățească disponibilitatea datelor privind numeroase tipuri de date care sunt considerate esențiale pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor esențiale care furnizează informațiile necesare utilizatorilor finali.

([6]) Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 (JO L 198, 22.6.2020, p. 13).

([7]) 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).

([8]) 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).

([9]) 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).

([10]) 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).

(9) Ar trebui consolidată cooperarea statelor membre în ceea ce privește aplicarea specificațiilor privind implementarea STI. Comisia ar trebui să faciliteze cooperarea statelor membre în domeniile prioritare, de exemplu prin adoptarea de orientări pentru a promova implementarea armonizată și în timp util a STI în Uniune și pentru a raționaliza schimbul de tipuri de date enumerate în anexa III.

(10) Prin articolul 20 din Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului ([11]) se impune disponibilitatea și accesibilitatea, prin intermediul unui punct de acces național, a anumitor date statice și dinamice și servicii legate de infrastructura pentru combustibili alternativi pe întreg teritoriul Uniunii, sprijinindu-se dezvoltarea unor servicii de informare îmbunătățite pentru utilizatorii finali. Dispoziția respectivă prevede, de asemenea, adoptarea unor norme în completarea celor prevăzute în Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei ([12]) în ceea ce privește transmiterea, prezentarea și standardele de calitate ale datelor.

(11) Pentru a se asigura implementarea coordonată, efectivă și interoperabilă 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 punctul de vedere al progreselor tehnologice și al eforturilor financiare depuse.

(12) Ar trebui să se asigure, în special pentru sistemele de transport inteligente cooperative (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) 2018/1972 a Parlamentului European și a Consiliului ([13]). Dacă se pot utiliza tehnologii STI-C complementare, fiabile și testate în condiții reale, ar trebui să se implementeze aplicații coexistente, asigurând totodată interoperabilitatea sistemelor STI.

(13) Specificațiile ar trebui să ia în considerare și să se sprijine pe experiența și rezultatele deja obținute în domeniul STI, al STI-C și al mobilității cooperative, conectate și automatizate (CCAM), în special în contextul platformelor STI-C și CCAM, al Forumului european pentru mobilitatea multimodală a pasagerilor, al Forumului pentru transport și logistică digitale și al Platformei europene pentru implementarea sistemului eCall.

(14) Specificațiile ar trebui să încurajeze inovarea. Disponibilitatea sporită a datelor ar trebui să conducă, de exemplu, la dezvoltarea de noi servicii STI, iar inovarea ar trebui să identifice, în schimb, nevoile de specificații viitoare. Parteneriatul european privind mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată din cadrul programului Orizont Europa ar trebui să sprijine dezvoltarea și testarea următorului val de servicii STI-C, bazându-se pe specificațiile care urmează să fie adoptate pentru serviciile STI-C și contribuind la integrarea vehiculelor cu un nivel înalt de automatizare în noile servicii de mobilitate multimodale. Noile tehnologii, în special pentru STI-C, trebuie testate în condiții reale de trafic rutier ca serviciu fiabil, înainte de a fi implementate.

(15) 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 intermediul

([11]) Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1).

([12]) Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 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 122, 25.4.2022, p. 1).

([13]) 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).

unei politici privind utilizarea unei infrastructuri cu cheie publică (*Public Key Infrastructure* – PKI). Cel mai înalt nivel al respectivei PKI ar trebui să fie lista certificatelor europene de încredere (*European Certificate Trust List* – ECTL), 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 PKI; (ii) rolul administratorului listei de încredere în crearea și actualizarea 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 a ECTL. În prezent, Comisia se asigură, de asemenea, că autoritatea europeană de certificare rădăcină își îndeplinește rolul. Respectiva 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.

(16) 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 a existat niciodată vreo obligație pentru părțile interesate relevante de a crea și a pune la dispoziție astfel de date în formatul respectiv sau de a implementa 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; de asemenea, utilizarea de date esențiale 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 Consiliului ([14]). Furnizarea obligatorie a anumitor servicii STI și a anumitor date esențiale 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. De exemplu, informațiile de bază există numai atunci când autoritățile competente emit o avertizare referitoare la condițiile meteorologice nefavorabile pentru trafic (de exemplu, la radio sau prin indicatoare pe portal).

Prezenta directivă nu prevede dacă trebuie create informări specifice privind traficul (de exemplu, crearea unor hărți de circulație rutieră) și nici circumstanțele în care ar trebui emisă o avertizare privind siguranța (de exemplu, dacă ninsoarea declanșează o avertizare pentru conducătorii auto) sau ce valoare ar trebui să aibă o reglementare rutieră (de exemplu, nivelul unei limite de viteză). Toate acestea rămân la latitudinea autorităților competente, ceea ce înseamnă că se aplică diferențe în practică (de exemplu, aceeași ninsoare poate declanșa o decizie de emitere a unei avertizări de trafic în anumite regiuni, dar nu și în altele). În plus, furnizarea obligatorie a anumitor servicii STI și a unor date esențiale într-un format digital care poate fi citit automat nu necesită investiții în echipamente rutiere ale rețelei pentru a colecta informații suplimentare. 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) nr. 885/2013, (UE) nr. 886/2013, (UE) 2017/1926 și (UE) 2022/670, și să reflecte tipurile de date și serviciile prevăzute în acestea. Specificațiile deja adoptate de Comisie, inclusiv standardele menționate în acestea, prevăd posibilitatea de a alege în ceea ce privește conținutul digital al unui element de informații care urmează să fie pus la dispoziție într-un format care poate fi citit automat. Ar putea fi necesare lucrări pregătitoare, cum ar fi dezvoltarea de profiluri de standarde, pentru a asigura o abordare comună a punerii în aplicare. În aceste cazuri, programul de lucru al STI ar trebui să descrie lucrările pregătitoare care urmează să fie efectuate, iar datele aplicabile pentru furnizarea acestor tipuri de date și a serviciilor conexe ar trebui să țină seama de această activitate suplimentară.

([14]) 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).

(17) Conversia necesară de la informații nedigitale la un format digital care poate fi citit automat necesită o abordare treptată și proporțională, având în vedere numărul mare de părți interesate implicate și capacitățile lor tehnice inegale, precum și volumul mare de informații. Prin urmare, furnizarea obligatorie a anumitor date într-un format digital care poate fi citit automat ar trebui să vizeze, într-o primă etapă, informațiile create sau informațiile actualizate după o anumită dată de începere; într-o a doua etapă, informațiile care au fost create anterior ar trebui să intre, la rândul lor, sub incidența obligației. În cazul altor date pentru care informațiile se perimează rapid, ar putea fi suficient să se pună la dispoziție doar informații noi sau actualizate.

(18) În interesul continuității, tipurile de date și serviciile a căror furnizare este obligatorie în temeiul prezentei directive ar trebui să fie disponibile într-o zonă geografică acoperită concretă. Respectiva zonă geografică acoperită ar trebui, de asemenea, definită pe baza unei abordări treptate și proporționale. În cazul datelor privind reglementarea traficului în nodurile urbane, pentru a asigura proporționalitatea obligațiilor relevante și, în special, pentru a asigura un raport costuri-beneficii rezonabil, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a limita acoperirea la anumite drumuri prin aplicarea unui prag al fluxului de trafic specificat în prezenta directivă.

(19) În interesul siguranței rutiere, statele membre sunt încurajate să facă accesibile datele prin intermediul punctelor de acces naționale cât mai curând posibil (de exemplu, limitele de viteză sau datele dinamice pentru spații de parcare sigure și securizate), inclusiv pentru părțile rețelei rutiere care nu se încadrează în zona geografică acoperită definită în anexa III (de exemplu, autostrăzi care nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană).

(20) Studiul din 2020 intitulat „Cartografierea transportului accesibil pentru persoanele cu mobilitate redusă” 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. Studiul arată și că stabilirea unor cerințe și standarde minime de informare pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă ar trebui considerată ca fiind extrem de importantă la nivelul Uniunii și la nivelul statelor membre. 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 trebuie să dispună de date privind nodurile de acces și caracteristicile lor de accesibilitate în formate accesibile.

(21) În urma declarației aferente din Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, Comisia este invitată să analizeze ajustările necesare ale cadrului juridic actual ca răspuns la noile tehnologii de comunicații electronice și modul în care centrele de preluare a apelurilor de urgență eCall (PSAP) sunt afectate de posibila extindere a sistemului eCall la alte categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele grele pentru transportul de mărfuri, autobuzele și autocarele, vehiculele motorizate cu două roți și tractoarele agricole. În plus, în afara cadrului prezentei directive, Comisia este invitată să evalueze posibilele opțiuni pentru soluționarea problemei perimării sistemelor eCall de la bordul vehiculelor cu echipamente care îndeplinesc specificațiile eCall actuale, odată ce rețelele de comunicații cu comutare de circuite (2G și 3G) vor fi oprite.

(22) 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 într-un mod securizat pentru a coordona manevrele și pentru a fluidiza fluxurile de trafic, contribuind, de asemenea, la un transport mai durabil. Această comunicare dintre vehicule și infrastructură ar trebui să asigure fiabilitatea, acuratețea și disponibilitatea datelor. Compromiterea integrității serviciilor STI ar putea avea, prin urmare, un impact grav asupra siguranței rutiere, de exemplu atunci când o informație deliberat falsă 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 conferite competențe de executare Comisiei 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. Respectivele măsuri de contracarare ar trebui luate cât mai curând posibil și ar trebui să fie imediat aplicabile. Cu toate acestea, înainte de a adopta astfel de măsuri de contracarare, Comisia ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a consulta experți din statele membre. În plus, având în vedere că pot exista planuri de gestionare a situațiilor de urgență la diferite niveluri de intervenție pentru a remedia o serie de posibile disfuncționalități ale sistemului, Comisia ar trebui să adopte astfel de măsuri de contracarare numai în situații de urgență atunci când măsurile de remediere luate de autoritățile naționale competente nu vor asigura un răspuns prompt și eficace. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([15]). Având în vedere necesitatea de a asigura continuitatea transportului, este oportun să se aplice prelungirea valabilității unei astfel de măsuri de contracarare peste perioada de șase luni, 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.

(23) Orice prelucrare a datelor 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 vieții private, astfel cum se prevede în special în Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([16]) și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([17]). 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.

(24) În cazul în care acestea implică prelucrarea datelor 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 și 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 prin prelucrarea datelor cu caracter personal și, atunci când este fezabil din punct de vedere tehnic, ar trebui utilizate date anonimizate. În alte cazuri, ar trebui încurajată utilizarea datelor pseudonimizate, de exemplu prin intermediul sistemului UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C, în vederea consolidării protecției vieții private a persoanelor, în conformitate cu principiul protecției datelor începând cu momentul conceperii și în mod implicit. Utilizarea datelor cu caracter personal care rezultă din modelele de mobilitate sau recunoașterea facială nu poate duce la nicio formă de discriminare socială. În plus, în specificațiile respective sau în dreptul intern, 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.

(25) Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([18]) se aplică produselor pentru care legislația sectorială nu prevede dispoziții mai specifice cu același obiectiv de siguranță, precum și în cazul în care cerințele de siguranță impuse de o legislație sectorială nu acoperă aspectele și riscurile sau categoria de riscuri acoperite de directiva menționată (cunoscută sub denumirea „plasă de siguranță”).

(26) 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 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

([15]) 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).

([16]) 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).

([17]) 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).

([18]) 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).

să prevadă, de asemenea, proceduri legate de supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvgardare. Aceste dispoziții ar trebui să aibă la bază Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([19]), 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 Consiliului ([20]) stabilește un cadru pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și ale pieselor sau echipamentelor conexe, iar Regulamentele (UE) nr. 167/2013 ([21]) și (UE) nr. 168/2013 ([22]) ale Parlamentului European și ale Consiliului stabilesc norme privind omologarea de tip a vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor, 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 respective ar duce la duplicarea dispozițiilor acestora. Cu toate acestea, actele legislative respective privind omologarea vehiculelor se aplică echipamentelor din sfera STI instalate în vehicule, dar nu și echipamentelor și software-ului aferente STI pentru infrastructura rutieră externă, care ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentei directive. În acest din urmă caz, specificațiile ar putea prevedea proceduri de evaluare a conformității și de supraveghere a pieței. Aceste proceduri ar trebui să 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.

(27) 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 unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (Regulamentul privind inteligența artificială).

(28) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de datare 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 datare și poziționare exacte și garantate. Programul spațial al Uniunii instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2021/696 al Parlamentului European și al Consiliului ([23]) 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.

(29) Furnizarea de servicii securizate și fiabile de datare 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 falsificare asupra semnalelor sistemelor globale de navigație prin satelit (GNSS). Acest lucru nu exclude utilizarea altor mecanisme dovedite care oferă același nivel de încredere pentru a asigura fiabilitatea informațiilor privind poziția și timpul.

(30) Statele membre și alte părți interesate relevante, inclusiv alte grupuri de experți și comitete din cadrul Comisiei, în special Grupul consultativ european pentru STI, 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.

([19]) 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).

([20]) 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).

([21]) 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).

([22]) 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).

([23]) 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 și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 912/2010, (UE) nr. 1285/2013 și (UE) nr. 377/2014 și a Deciziei nr. 541/2014/UE (JO L 170, 12.5.2021, p. 69).

(31) 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 prezentei directive și a tuturor actelor delegate și de punere a sa 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.

(32) Comisia și statele membre sunt încurajate să promoveze cooperarea cu țările terțe, în special cu candidații la aderarea la Uniune și cu țările terțe în care sunt situate coridoarele de tranzit care leagă statele membre. Comisia este încurajată să promoveze, de asemenea, cooperarea la nivel internațional.

(33) 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, precum și adoptarea modelului pentru rapoartele care urmează să fie furnizate de statele membre. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(34) În vederea atingerii obiectivelor prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui 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. 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 care reprezintă toate tipurile de participanți la trafic și alte părți interesate, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([24]). 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.

(35) 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. 165/2014 ([25]), (UE) 2019/1239 ([26]), (UE) 2020/1056 și (UE) 2018/858 ale Parlamentului European și ale Consiliului și prin Directivele 2007/2/CE ([27]) și (UE) 2019/520 ([28]) ale Parlamentului European și ale Consiliului.

(36) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume asigurarea implementării coordonate și coerente a STI interoperabile în cadrul Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și/sau de sectorul privat, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, acesta 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 prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv.

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

([25]) Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

([26]) 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).

([27]) 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).

([28]) 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).

(37) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative ([29]), statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.

(38) 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 Consiliului ([30]) și a emis un aviz la 2 martie 2022,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2010/40/UE

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

1. La articolul 1, se introduce următorul alineat:

„(2a) Prezenta directivă prevede disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI în domeniile prioritare menționate la articolul 2, cu zona geografică acoperită specifică în ceea ce privește datele, care figurează în anexa III și, în ceea ce privește serviciile STI, zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa 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) Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;

(b) Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;

(c) Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;

(d) Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată."

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. «interoperabilitate» înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe, făcând posibilă continuitatea serviciilor STI;";

(b) 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 ori la confort sau pentru a facilita sau a sprijini operațiunile de transport și de călătorie;";

(c) punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:

„14. «date rutiere» înseamnă date referitoare la caracteristicile infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe și la caracteristicile de reglementare ale acestora privind siguranța, precum și la infrastructura de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi;";

([29]) JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

([30]) 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).

(d) 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).";

(e) se adaugă următoarele puncte:

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

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

21. «disponibilitatea datelor» înseamnă că datele există 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 menționate la articolul 6;

23. «accesibilitatea datelor» înseamnă că există 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;

25. «informații de bază» înseamnă informații care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost considerate relevante pentru informarea utilizatorilor drumurilor și a utilizatorilor STI, în special de către autoritățile rutiere, în cazul în care acestea sunt responsabile pentru astfel de informații;

26. «drum principal» înseamnă un drum din afara zonelor urbane desemnat de un stat membru, care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă."

4. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 4a*

Programul de lucru

(1) Până la 21 decembrie 2024, Comisia, după consultarea Grupului consultativ european pentru STI instituit prin Decizia Comisiei din 4 mai 2011 (*) și a părților interesate relevante, adoptă un act de punere în aplicare prin care stabilește un program de lucru. 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, indicându-se lucrările pentru care se elaborează specificații în conformitate cu articolul 6;

(b) tipurile de date pe care Comisia intenționează să le adauge sau să le elimine din anexa III prin actele delegate menționate la articolul 7 alineatul (1a);

(c) lucrări pregătitoare care urmează să fie desfășurate de Comisie în cooperare cu părțile interesate și cu statele membre în temeiul articolului 7 alineatul (1).

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

_____

(*) Decizia Comisiei din 4 mai 2011 privind instituirea Grupului consultativ european pentru sistemele de transport inteligente (STI) (2011/C 135/03) (JO C 135, 5.5.2011, p. 3).”

5. 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 atunci când aceste aplicații și servicii STI 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, inclusiv cu părțile interesate relevante, 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 Uniune 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 Uniunii, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, accesul securizat, 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, cu privire la practicile de evaluare a conformității cu cerințele respective, la dezvoltarea de mecanisme pentru asigurarea respectării cerințelor respective și la chestiuni referitoare la cooperarea transfrontalieră.”

6. 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 indică, acolo unde este cazul, situațiile în care statele membre pot să stabilească norme suplimentare privind furnizarea de servicii STI pe întregul lor teritoriu sau pe o parte a acestuia, după ce notifică acest lucru Comisiei. Aceste norme nu trebuie să împiedice interoperabilitatea.

_____

(*) 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).”;

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

„(6) După caz, specificațiile se bazează pe oricare dintre standardele menționate 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 salvgardare, 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 stabilite în acestea.

Specificațiile respectă principiile enunțate în anexa II.";

(c) se adaugă următorul alineat:

„(8) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12, pentru stabilirea specificațiilor menționate la prezentul articol. Respectivele acte delegate nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar și pentru fiecare dintre acțiunile prioritare se adoptă un act delegat separat."

7. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 6a*

Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI

(1) Statele membre se asigură că, în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru zona geografică acoperită aferentă fiecărui tip de date prevăzut în anexa III.

Statele membre se asigură că datele corespunzătoare informațiilor de bază create sau actualizate la data prevăzută în coloana a treia din anexa III sau după această dată sunt puse la dispoziție fără întârziere.

De asemenea, statele membre se asigură că, cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa III, alte date care corespund tuturor informațiilor de bază existente, create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a patra din anexa respectivă sunt puse la dispoziție fără întârziere după data respectivă.

În cazul în care nu este indicată nicio dată în coloana a patra din anexa III, datele aplicabile se definesc prin intermediul unui act delegat adoptat în temeiul articolului 7.

Termenele prevăzute la prezentul alineat se aplică numai infrastructurii existente. Pentru infrastructura finalizată la o dată ulterioară, aceste termene se interpretează ca fiind datele de finalizare.

Statele membre asigură accesibilitatea datelor respective prin intermediul punctelor de acces naționale până la aceeași dată.

(2) Statele membre se asigură că serviciile STI menționate în anexa IV sunt implementate pentru zona geografică acoperită cât mai curând posibil și, în orice caz, până cel târziu la datele corespunzătoare stabilite în anexa respectivă."

8. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 7*

Modificarea anexei III

(1) Înainte de adoptarea actelor delegate în temeiul prezentului articol, Comisia, în cadrul procesului de consultare periodică și împreună cu experții desemnați de statele membre și cu părțile interesate, verifică maturitatea descrierilor conținutului digital al tipurilor de date care urmează să fie puse la dispoziție în conformitate cu articolul 6a și asigură finalizarea lucrărilor pregătitoare adecvate.

(1a) În urma unei analize cost-beneficiu și a unor consultări adecvate și ținând seama de evoluția pieței și a tehnologiei în întreaga Uniune, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa III prin:

(a) adăugarea tipurilor de date care intră în domeniul de aplicare al uneia dintre categoriile sau subcategoriile de date menționate în anexa III și care sunt enumerate în specificațiile stabilite în temeiul articolului 6 alineatul (8), în cazul în care, conform unei analize cost-beneficiu, disponibilitatea unor astfel de tipuri de date aduce beneficii și îmbunătățiri substanțiale și justificate în mod clar în ceea ce privește durabilitatea transporturilor, siguranța și securitatea transporturilor sau eficiența și gestionarea transporturilor, precum și definirea datelor aplicabile;

(b) eliminarea unor tipuri de date din anexa III, în cazul în care acest lucru este justificat în mod clar;

(c) stabilirea datelor aplicabile pentru tipurile de date enumerate în anexa III pentru cazurile în care, începând cu 20 decembrie 2023, nu au fost stabilite date.

(2) Actele delegate adoptate în temeiul alineatului (1a) de la prezentul articol sunt în concordanță cu tipurile de date stabilite în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 4a. Actele delegate respective se referă, după caz, la conținutul digital definit în cadrul lucrărilor pregătitoare menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Actele delegate respective nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar.

(3) Zona geografică acoperită pentru un tip de date, astfel cum se menționează la alineatul (1a) literele (a) și (c), este fie identică, fie mai limitată decât cea definită în anexa III pentru categoriile sau subcategoriile din care face parte tipul de date, urmând, după caz, o abordare etapizată.

(4) Datele prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (1a) literele (a) și (c):

(a) în ceea ce privește coloana a treia din anexa III, nu pot fi stabilite înainte de expirarea a doi ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză și, după caz, urmează o abordare etapizată;

(b) în ceea ce privește coloana a patra din anexa III, nu pot fi stabilite înainte de expirarea a patru ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză.

În cazul în care în coloana a treia din anexa III este deja specificată o dată, data pentru coloana a patra:

(a) nu poate fi stabilită înainte de expirarea a doi ani de la data specificată în coloana a treia și nu poate fi stabilită înainte de expirarea a doi ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză;

(b) în ceea ce privește datele statice privind traficul multimodal pentru serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE (localizarea nodurilor de acces identificate) pe întreaga rețea de transport a Uniunii, nu pot fi stabilite înainte de 31 decembrie 2032.

Cu toate acestea, în cazul în care disponibilitatea datelor existente corespunzătoare informațiilor create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a treia din anexa III nu este considerată necesară din motiv că informațiile corespunzătoare se perimează rapid, actele delegate adoptate în temeiul alineatului (1a) literele (a) și (c) de la prezentul articol pot indica în coloana a patra din anexa III că obligația prevăzută la articolul 6a alineatul (1) al patrulea paragraf nu se aplică unor astfel de date.

(5) Atunci când adoptă acte delegate în temeiul prezentului articol, Comisia ține seama de cerințele Regulamentului (UE) 2016/679 și ale Directivei 2002/58/CE, în special în ceea ce privește riscul de interferență cu datele cu caracter personal, precum și costurile și resursele umane necesare pentru a pune la dispoziție datele relevante la un nivel de calitate suficient pentru a se asigura că respectivele interferențe, 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."

9. Se introduce următorul articol:

„*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 unui mecanism 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 menționate 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 opt luni. Comisia informează statele membre atunci când consideră că situația de urgență a încetat. Comisia abrogă respectivele acte de punere în aplicare de îndată ce situația respectivă a încetat sau atunci când Comisia a modificat specificațiile relevante pentru a remedia situația, oricare dintre aceste împrejurări are loc mai întâi.

_____

(*) 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)."

10. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 8*

Standarde

(1) Standardele necesare pentru asigurarea interoperabilității, compatibilității și continuității implementării și utilizării operaționale a STI se elaborează în cadrul domeniilor prioritare și pentru acțiunile prioritare. În acest scop, după consultarea comitetului menționat la articolul 15, Comisia solicită organismelor de standardizare relevante, în conformitate cu procedura stabilită în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului (*), să depună toate eforturile necesare pentru a adopta rapid aceste standarde.

(2) La acordarea mandatului organismelor de standardizare sunt respectate principiile enunțate în anexa II, precum și orice dispoziție funcțională inclusă într-o specificație adoptată în conformitate cu articolul 6.

_____

(*) 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)."

11. 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 definiției de la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (*) 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 la prezenta directivă, în vederea asigurării siguranței sau securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor.

(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 astfel de cazuri, evaluarea impactului menționată la articolul 6 alineatul (7) din prezenta directivă include o analiză a impactului unei astfel de prelucrări asupra protecției persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal.

(3) În cazul în care anonimizarea este fezabilă din punct de vedere tehnic, iar scopurile prelucrării datelor pot fi îndeplinite cu date anonimizate, se utilizează date anonimizate.

(4) În cazul în care anonimizarea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic sau scopurile prelucrării datelor nu pot fi îndeplinite cu date anonimizate, datele sunt pseudonimizate, cu condiția ca pseudonimizarea să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și scopurile prelucrării datelor să poată fi realizate prin utilizarea datelor pseudonimizate.

_____

(*) 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).”

12. Se introduce următorul articol:

„*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), se aplică sistemului UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C menționat la punctul 4.3 din anexa I. Specificațiile care se aplică sistemului respectiv stabilesc atribuțiile următoarelor roluri:

(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 de asigurarea îndeplinirii atribuțiilor acestor roluri.”

13. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 6 și 7 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 decembrie 2023. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.”;

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

„(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 6 și 7 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.”;

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

„(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 sau 7 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

14. 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) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011, coroborat cu articolul 5 din respectivul regulament.

(4) În cazul în care 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)."

15. Articolul 17 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 17*

Raportarea

(1) Statele membre prezintă Comisiei, până la 21 martie 2025, 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 adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc 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 actelor 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 12 luni de la împlinirea fiecăruia dintre termenele 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 actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Raportul este însoțit de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare a articolelor 5-11 și a articolului 16, inclusiv a resurselor financiare utilizate și a celor necesare. Raportul evaluează, de asemenea, necesitatea modificării prezentei directive, după caz."

16. Se introduce următorul articol:

„*Articolul 18*

Revizuire

Până la 31 decembrie 2028, pe baza ultimului raport al Comisiei elaborat în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), Comisia revizuiește articolul 6a, articolul 7 și anexele III și IV și, după caz, poate prezenta o propunere de modificare. În special, pe baza progreselor înregistrate în ceea ce privește disponibilitatea și accesibilitatea datelor și în implementarea serviciilor și ținând seama de utilizarea sporită a acestora prin intermediul aplicațiilor STI, Comisia poate propune adaptarea zonei geografice acoperite a anumitor tipuri de date și servicii și adăugarea tipurilor de date și a serviciilor considerate esențiale pentru implementarea în continuare a STI."

17. Anexa I se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa I la prezenta directivă.

18. Anexa II se înlocuiește cu textul prevăzut în anexa II la prezenta directivă.

19. Textul prevăzut în anexa III la prezenta directivă se adaugă ca anexa III.

20. Textul prevăzut în anexa IV la prezenta directivă se adaugă ca anexa IV.

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 21 decembrie 2025. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma obligației de raportare prevăzute la articolul 17 alineatul (1) din Directiva 2010/40/UE înainte de termenul de prezentare a raportului prevăzut la articolul respectiv.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

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

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 22 noiembrie 2023.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

ANEXA I

„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, servicii de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE corecte și servicii similare corecte care oferă informații, posibilitatea rezervării sau funcții de achiziționare 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 existente și corecte privind traficul și călătoriile multimodale, 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 în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor disponibile privind traficul și călătoriile multimodale, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale;

1.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor privind călătoriile multimodale, inclusiv a informațiilor referitoare la rezervarea și achiziționarea, după caz, a serviciilor de transport.

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 rutier 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 în timp util 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 în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor în timp real cu privire la trafic furnizate utilizatorilor rutieri și altor părți interesate relevante.

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 pentru comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, pe baza:

1.3.1.1. disponibilității și accesibilității, 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 și accesibilității, 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 în timp util 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 în timp util 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 în timp util 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 și accesibilității 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 date ([1])*.

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, într-un format standardizat, pentru autoritățile publice competente, a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și 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;

2.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și la călătoriile multimodale disponibile, necesare pentru gestionarea mobilității.

2.3. Cadrul UE pentru arhitectura 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 datelor ([2])*;

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 ([3])*, de exemplu, în cazul mărfurilor periculoase.

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

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de informare și, atunci când sunt disponibile, de rezervare pe baza STI referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, în special în zonele de servicii și de repaus de-a lungul drumurilor, pe baza:

3.2.1. disponibilității pentru utilizatori a informațiilor privind parcările;

3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între zonele și spațiile de parcare, centre 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, inclusiv a telefoanelor mobile, în sprijinul conducerii vehiculului și/sau al operațiunii de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord care nu intră în domeniile de aplicare ale Regulamentelor (UE) nr. 167/2013 ([4])*, (UE) nr. 168/2013 ([5])* și (UE) 2018/858 ([6])* ale Parlamentului European și ale Consiliului.

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 domeniile de aplicare ale Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

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 domeniile de aplicare ale Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

3.4.4. Definirea măsurilor necesare pentru facilitarea schimbului de informații între furnizorii de servicii de aplicații STI de securitate, cum ar fi cele care oferă sprijin 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 domeniile de aplicare ale Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

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 Regulamentele (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858:

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 utilizatori ai drumurilor 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 precisă și fiabilă 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 automatizată.

4.3. Specificațiile pentru sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C

4.3.1. politica de certificare pentru gestionarea certificatelor de 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.

_____

([1])* 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 lucrările desfășurate de Forumul pentru transport și logistică digitale (DTLF).

([2])* Cum ar fi Regulamentul (UE) 2020/1056.

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

([4])* 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).

([5])* 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).

([6])* 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).”

ANEXA II

„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, abordarea situațiilor de urgență și a fenomenelor meteorologice, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);
(b)	să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor	—	să optimizeze raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor;
(c)	să fie proporționale	—	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 în 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 interoperabilitatea	—	să asigure faptul că aplicațiile și serviciile sistemelor și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe într-un format standardizat pentru a permite furnizarea eficace a serviciilor STI;
(f)	să sprijine compatibilitatea inversă	—	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 același timp, dacă este cazul, complementaritatea cu noile tehnologii sau tranziția la acestea;
(g)	să respecte caracteristicile infrastructurilor și rețelelor naționale	—	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, precum și specificitățile infrastructurilor;
(h)	să promoveze egalitatea accesului	—	să nu împiedice sau să nu discrimineze în ceea ce privește accesul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor 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, inclusiv, după caz, prin teste în condiții reale, în rândul producătorilor de vehicule și dispozitive și al furnizorilor de infrastructură, 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 datare 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 (UE) 2018/1972;
(m)	să asigure transparența și încrederea	—	să asigure transparența, de exemplu prin asigurarea transparenței ierarhizării, inclusiv în ceea ce privește efectele asupra mediului, atunci când se propun opțiuni de mobilitate clienților.”

ANEXA III

„ANEXA III

LISTA TIPURILOR DE DATE

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al doilea paragraf	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al treilea paragraf
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 și 1.3):			
1.1. Categorie: Reglementări rutiere statice și dinamice, dacă este cazul, privind:			
Subcategorie: — condiții de acces pentru tuneluri — condiții de acces pentru poduri — limite de viteză — interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri — restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime	Rețeaua rutieră centrală transeuropeană	31 decembrie 2025	31 decembrie 2027
	Rețeaua rutieră transeuropeană globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor principale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului [1] și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile pe care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026	31 decembrie 2026	31 decembrie 2028
Subcategorie: — străzi cu sens unic	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013	31 decembrie 2025	31 decembrie 2027
Subcategorie: — reglementări privind livrarea mărfurilor	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)

[1] Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al doilea paragraf	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al treilea paragraf
Subcategorie: — direcția de mers pe benzile reversibile	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor principale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) litera (c)
Subcategorie: — hărți de circulație rutieră	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor principale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2028	31 decembrie 2028	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)
Subcategorie: — restricții de acces permanente	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor principale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al doilea paragraf	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al treilea paragraf
Subcategorie: — limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, statutul actual al accesului și condițiile de circulație în zonele de trafic reglementate	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor principale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)

1.2. Tipuri de date privind starea rețelei:

Subcategorie: — drumuri închise — benzi închise — lucrări rutiere	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală	31 decembrie 2025	Nu se aplică (nota 1)
	Rețeaua rutieră transeuropeană globală	31 decembrie 2026	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: — măsuri temporare de gestionare a traficului	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)

2. Date privind serviciile de informare și rezervare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.2):

Categorie: date statice Subcategorie: — date statice referitoare la spațiile de parcare — informații privind siguranța și echipamentele din spațiul de parcare	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală	31 decembrie 2025	31 decembrie 2026
	Rețeaua rutieră transeuropeană globală	31 decembrie 2026	31 decembrie 2027
Categorie: date dinamice Subcategorie: — date dinamice privind disponibilitatea locurilor de parcare, inclusiv dacă o parcare este ocupată sau închisă sau numărul de locuri libere disponibile.	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală	31 decembrie 2027	Nu se aplică (nota 1)

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al doilea paragraf	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al treilea paragraf
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):			
Categorie: date dinamice Subcategorie: — drum temporar alunecos — animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea — zonă de accident nesecurizată — lucrări rutiere de scurtă durată — vehicul pe contrasens — blocaj negestionat al unui drum	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2025	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: — vizibilitate redusă — condiții meteorologice excepționale	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2026	Nu se aplică (nota 1)
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):			
Categorie 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)	Noduri urbane, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)
	Întreaga rețea de transport a Uniunii	31 decembrie 2028	Acte delegate care urmează să fie adoptate în temeiul articolului 7 alineatul (1a) literele (a), (b) și (c)

NOTA 1: «Nu se aplică: nu există nicio obligație de a pune la dispoziție datele create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a treia din prezenta anexă în temeiul articolului 6a alineatul (1).”»

ANEXA IV

„ANEXA IV

Lista serviciilor STI

Serviciu	Zona geografică acoperită	Data
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.	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală	31 decembrie 2026”