



DIRECTIVE (UE) 2023/2661 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 22 novembre 2023

modifiant la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (ci-après dénommée «stratégie de mobilité durable et intelligente»), la Commission considère le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) comme une action clé pour parvenir à une mobilité multimodale, connectée et automatisée et, partant, contribuer à la transformation du système de transport européen en vue de réaliser l'objectif d'une mobilité efficace, sûre, durable, intelligente et résiliente. Cette stratégie complète les actions annoncées dans le cadre de la stratégie phare sur l'écologisation du transport de marchandises afin de favoriser la logistique multimodale. La stratégie de mobilité durable et intelligente a également annoncé, pour 2022, une révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission ⁽³⁾ afin d'y inclure l'accessibilité obligatoire d'ensembles de données dynamiques, ainsi qu'une évaluation de la nécessité d'une action réglementaire concernant les droits et obligations des fournisseurs de services numériques multimodaux, et une initiative en matière de billetterie, y compris la billetterie ferroviaire. La présente directive devrait garantir que les applications STI dans le domaine du transport routier permettent une intégration harmonieuse avec d'autres modes de transport, tels que les transports ferroviaires ou les modes de mobilité active, facilitant ainsi le passage à ces modes chaque fois que possible, pour accroître l'efficacité et l'accessibilité.
- (2) La stratégie de mobilité durable et intelligente a confirmé l'ambition de se rapprocher de l'objectif «zéro décès» pour tous les modes de transport dans l'Union d'ici à 2050. Plusieurs actions relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ contribuent à la sécurité des usagers de la route, à savoir notamment eCall, les services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et les services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, certifiées conformément au règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO C 290 du 29.7.2022, p. 126.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 3 octobre 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2023 (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (JO L 272 du 21.10.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières (JO L 170 du 28.6.2022, p. 27).

- (3) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» souligne le rôle de plus en plus important de la mobilité multimodale automatisée et connectée, conjointement avec les systèmes de gestion du trafic intelligents rendus possibles par la numérisation, ainsi que l'objectif consistant à soutenir de nouveaux services de transport et de mobilité durables susceptibles d'améliorer la mobilité, de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain, et de favoriser le passage à des modes de transport plus propres, grâce à des incitations en faveur du transfert modal et d'une meilleure gestion du trafic. Pour appuyer cette évolution, il peut être justifié d'envisager des critères d'examen technique appropriés dans le cadre du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ (également appelé règlement sur la taxinomie) afin de soutenir les investissements dans les STI.
- (4) La nécessité croissante de mieux utiliser les données pour rendre les chaînes de transport plus durables, plus sûres, plus efficaces et plus résilientes appelle à une meilleure coordination du cadre STI avec d'autres initiatives visant à harmoniser et à faciliter le partage des données dans les secteurs de la mobilité, des transports et de la logistique, dans une perspective multimodale telles que l'espace européen commun des données relatives à la mobilité et ses composantes, le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique tout en tenant compte des règles relatives à la protection des données et à la vie privée.
- (5) Compte tenu de la nécessité de numériser le transport routier, d'accroître la sécurité routière et de réduire les embouteillages, le déploiement et l'utilisation de systèmes et de services de transport intelligents sur les routes devraient être davantage développés sur le réseau transeuropéen de transport.
- (6) La numérisation et les innovations liées au domaine du transport routier créent des possibilités d'emploi grâce à l'élaboration de nouveaux projets dans le secteur.
- (7) Dans de nombreux États membres, des applications nationales de systèmes et services de transport intelligents sont déjà déployées dans le secteur du transport routier. Toutefois, malgré des améliorations depuis son adoption en 2010, l'évaluation de la directive 2010/40/UE a révélé des lacunes persistantes qui se sont traduites par un déploiement fragmenté et non coordonné, ainsi que par un manque de continuité géographique des services STI sur l'ensemble du territoire de l'Union et à ses frontières extérieures.
- (8) Dans le cadre de la mise en œuvre des règlements délégués (UE) n° 885/2013 ⁽⁸⁾, (UE) n° 886/2013 ⁽⁹⁾, (UE) 2015/962 ⁽¹⁰⁾ et (UE) 2017/1926 de la Commission complétant la directive 2010/40/UE, les États membres ont mis en place des points d'accès nationaux (PAN). Les PAN organisent l'accès aux données relatives aux transports et la réutilisation de celles-ci aux fins de la fourniture aux utilisateurs finals, à l'échelle de l'Union, de services STI interopérables d'informations sur les déplacements et la circulation. Ces données relatives aux transports devraient être disponibles dans un format lisible par machine, dans la mesure où la présente directive le prévoit. Les PAN, conjointement avec les points d'accès régionaux et locaux susceptibles d'exister dans les États membres, constituent une composante importante de l'espace européen commun des données relatives à la mobilité prévu dans le cadre de la stratégie européenne pour les données, et il convient de faire appel à eux en particulier en ce qui concerne l'accessibilité des données. En coopérant pour faciliter l'accès aux données au moyen des PAN, les États membres devraient s'efforcer d'améliorer l'efficacité, l'interopérabilité et la coopération des PAN dans l'ensemble de l'Union, ainsi que de faciliter l'accès des utilisateurs de données à ces derniers. Bien que des PAN soient opérationnels dans tous les États membres, il reste nécessaire d'améliorer la disponibilité des données concernant de nombreux types de données jugés cruciaux pour soutenir le développement de services essentiels fournissant les informations nécessaires aux utilisateurs finals.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33).

⁽⁸⁾ Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1).

⁽⁹⁾ Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

⁽¹⁰⁾ Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

- (9) Il convient de renforcer la coopération des États membres en ce qui concerne l'application des spécifications relatives au déploiement des STI. La Commission devrait faciliter la coopération des États membres dans les domaines prioritaires, par exemple en adoptant des lignes directrices visant à favoriser un déploiement harmonisé et en temps utile des STI au sein de l'Union et à rationaliser le partage des types de données énumérés à l'annexe III.
- (10) L'article 20 du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾ exige la disponibilité et l'accessibilité, via un PAN, de certaines données statiques et dynamiques et de services concernant les infrastructures pour carburants alternatifs sur l'ensemble du territoire de l'Union, soutenant le développement de services d'information améliorés pour les utilisateurs finals. Cette disposition prévoit également l'adoption de règles complémentaires à celles prévues dans le règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission ⁽¹²⁾ en ce qui concerne la transmission, la présentation et les normes de qualité des données.
- (11) Afin d'assurer un déploiement coordonné, effectif et interopérable des STI dans l'ensemble de l'Union, il convient d'établir des spécifications supplémentaires aux spécifications déjà adoptées, comprenant, le cas échéant, des normes, qui définissent des dispositions et des procédures plus précises. Avant d'adopter des spécifications supplémentaires ou révisées, la Commission devrait évaluer leur conformité avec certains principes définis à l'annexe II. Dans un premier temps, la priorité devrait être donnée aux quatre domaines principaux de développement et de déploiement des STI. Au cours des étapes ultérieures de la mise en œuvre des STI, les infrastructures STI existantes déployées par un État membre donné devraient être prises en compte du point de vue du progrès technologique et des efforts financiers consentis.
- (12) Il convient, notamment pour les systèmes de transport intelligents coopératifs (ci-après dénommés «STI-C»), de veiller à ce que les exigences applicables aux STI n'imposent pas l'utilisation d'un type particulier de technologie et n'établissent pas de discrimination en sa faveur, conformément au principe de neutralité technologique énoncé dans la directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾. Si des technologies STI-C complémentaires, fiables et testées en conditions réelles peuvent être utilisées, des applications coexistantes devraient être mises en place, tout en veillant à l'interopérabilité des STI.
- (13) Les spécifications devraient prendre en compte et exploiter l'expérience et les résultats déjà obtenus dans le domaine des STI, des STI-C et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée, notamment dans le cadre de la plateforme STI-C, de la plateforme pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée, du Forum européen pour la mobilité multimodale des passagers, du forum sur le numérique dans les transports et la logistique et de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall.
- (14) Les spécifications devraient favoriser l'innovation. La disponibilité accrue des données devrait, par exemple, conduire au développement de nouveaux services STI, et inversement, les innovations devraient servir de base pour déterminer les besoins en matière de spécifications futures. Le partenariat européen pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée établi dans le cadre d'Horizon Europe devrait soutenir le développement et la mise à l'essai de la prochaine vague de services STI-C, en s'appuyant sur les spécifications à adopter pour les services STI-C et contribuer ainsi à l'intégration de véhicules hautement automatisés dans de nouveaux services de mobilité multimodale. Il convient de tester les nouvelles technologies, en particulier les STI-C, dans des conditions réelles de circulation routière en tant que service fiable avant leur déploiement.
- (15) Les STI-C utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris les panneaux de signalisation. Les services STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications «plusieurs à plusieurs» ou «pair à pair». Cela signifie que toutes les stations STI-C devraient échanger des messages entre elles en toute sécurité, et que cet échange de messages ne devrait pas se limiter à des stations prédéfinies. Pour la plupart des services, il est nécessaire de pouvoir garantir l'authenticité et l'intégrité des messages STI-C contenant des informations telles que la position, la vitesse et le cap. Dès lors, il convient d'établir

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

⁽¹²⁾ Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).

⁽¹³⁾ Directive (UE) 2018/1972 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 établissant le code des communications électroniques européen (JO L 321 du 17.12.2018, p. 36).

un modèle de confiance européen commun pour les STI-C afin d'établir une relation de confiance entre toutes les stations STI-C, indépendamment des technologies de communication utilisées. Ce modèle de confiance devrait être mis en œuvre par le biais d'une politique d'utilisation d'une infrastructure à clé publique (ICP). Le niveau le plus élevé de cette ICP devrait être la liste de confiance européenne des certificats (ci-après dénommée «ECTL»), qui contient des entrées provenant de toutes les autorités de certification racine de confiance en Europe. Pour garantir le bon fonctionnement de ce modèle de confiance pour les STI-C, certaines tâches devraient être accomplies au niveau central. La Commission devrait veiller à ce que ces tâches essentielles soient accomplies, notamment en ce qui concerne les rôles i) de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C dans la gestion de la politique de certification et de l'autorisation de l'ICP, ii) du gestionnaire de la liste de confiance dans la création et la mise à jour de l'ECTL et, pour les activités régulières, dans la communication de rapports à l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C en ce qui concerne l'exploitation globalement sûre du modèle de confiance pour les STI-C, et iii) du point de contact STI-C dans le traitement de toutes les communications avec les gestionnaires de l'autorité de certification racine et dans la publication du certificat de clé publique du gestionnaire de la liste de confiance et de l'ECTL. À l'heure actuelle, la Commission veille également à ce que l'autorité européenne de certification racine remplisse son rôle. Cette autorité peut être maintenue le cas échéant, par exemple pour soutenir les plans de migration si une autre autorité de certification racine est compromise.

- (16) La plupart des actions menées au titre de la directive 2010/40/UE, à l'exception du service eCall, se sont concentrées sur l'adoption de spécifications visant à garantir l'interopérabilité et l'accessibilité des données déjà disponibles dans un format numérique lisible par machine, ainsi que sur le déploiement de services STI, mais aucune obligation n'a jamais imposé aux parties prenantes concernées de créer de telles données et de les mettre à disposition dans ce format ou de déployer des services spécifiques. Utilisation d'un certain nombre de services STI s'est généralisée: par exemple la détection d'incidents à l'appui de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière; de même que l'utilisation de données essentielles relevant d'autres domaines prioritaires recensés dans la présente directive, par exemple des réglementations routières, à l'appui de services importants tels que les limitations de vitesse de véhicules équipés d'une adaptation intelligente de la vitesse au sens du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾. La fourniture obligatoire de certains services STI et de données essentielles dans un format lisible par machine est jugée nécessaire pour garantir à la fois la disponibilité continue de ces données et la fourniture continue de ces services dans l'ensemble de l'Union. Cela implique que les informations sous-jacentes devant figurer dans les données lisibles par machine existent déjà, quel que soit leur format ou leur support de présentation. Par exemple, ce n'est que lorsque les autorités compétentes émettent un avertissement météorologique défavorable pour la circulation (par exemple sur la radio ou sur un portique) que les informations sous-jacentes existent.

La présente directive ne prescrit pas s'il y a lieu de créer des informations spécifiques sur la circulation (par exemple la création de plans de circulation routière), ni dans quelles circonstances un avertissement relatif à la sécurité devrait être émis (par exemple si la chute de neige déclenche un avertissement pour les conducteurs) ou quelle valeur une réglementation routière devrait comporter (par exemple le niveau d'une limitation de vitesse). Tout cela reste à la discrétion des autorités compétentes, ce qui implique que des différences s'appliquent dans la pratique (par exemple, une même chute de neige peut déclencher une décision d'émettre un avertissement pour la circulation dans certaines régions, mais pas dans d'autres). En outre, la fourniture obligatoire de certains services STI, et de données essentielles dans un format numérique lisible par machine, ne nécessite pas d'investissements dans l'équipement routier du réseau pour recueillir des informations supplémentaires. Les types de données et les services dont la fourniture devrait être rendue obligatoire en vertu de la présente directive devraient être définis sur la base des spécifications adoptées par la Commission par voie d'actes délégués complétant la directive 2010/40/UE, en particulier les règlements délégués (UE) n° 885/2013, (UE) n° 886/2013 et (UE) 2017/1926 et (UE) 2022/670, et correspondre aux types de données et services qui y sont définis. Les spécifications déjà adoptées par la Commission, y compris les normes qui y sont mentionnées, laissent une marge de manœuvre quant au contenu numérique d'un élément d'information à mettre à disposition dans un format lisible par machine. Des travaux préparatoires, tels que le profilage de normes, pourraient être nécessaires pour établir une approche commune de la mise en œuvre. Dans ces cas, le programme de travail STI devrait décrire les travaux préparatoires à effectuer, et les dates applicables pour la fourniture de ces types de données et des services connexes devraient tenir compte de ces travaux supplémentaires.

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

- (17) La nécessaire conversion des informations non numériques en un format numérique lisible par machine nécessite une approche progressive et proportionnée, compte tenu du grand nombre de parties prenantes concernées et de leurs capacités techniques inégales, ainsi que de la grande quantité d'informations. Par conséquent, la fourniture obligatoire de certaines données dans un format numérique lisible par machine devrait, dans un premier temps, concerner les informations créées ou mises à jour après une date de début spécifique; dans un deuxième temps, les informations qui avaient été créées antérieurement devraient également relever de l'obligation. Pour les autres données pour lesquelles les informations sont rapidement dépassées, il peut suffire de ne mettre à disposition que des informations nouvelles ou mises à jour.
- (18) Dans un souci de continuité, les types de données et les services dont la fourniture est obligatoire en vertu de la présente directive devraient être disponibles dans une zone géographique concrète. Cette zone devrait également être définie sur la base d'une approche progressive et proportionnée. En ce qui concerne les données relatives à la réglementation routière dans les nœuds urbains, afin de garantir la proportionnalité des obligations pertinentes, et notamment de prévoir un rapport coûts-avantages raisonnable, les États membres devraient avoir la possibilité de limiter la couverture à des routes spécifiques en appliquant un seuil de flux de la circulation précisé dans la présente directive.
- (19) Dans l'intérêt de la sécurité routière, les États membres sont encouragés à rendre les données accessibles par l'intermédiaire des PAN dès que possible (par exemple les limitations de vitesse ou les données dynamiques concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées), y compris pour les parties du réseau routier qui ne relèvent pas du champ d'application géographique défini à l'annexe III (par exemple les autoroutes ne faisant pas partie du réseau routier transeuropéen).
- (20) L'étude de 2020 intitulée «Mapping accessible transport for persons with reduced mobility» (Cartographie des transports accessibles pour les personnes à mobilité réduite) montre que l'absence de données suffisantes concernant les caractéristiques d'accessibilité empêche actuellement une planification fiable des trajets lorsque des aspects liés à l'accessibilité sont utilisés comme variables de recherche. Elle montre également que la fixation d'exigences et de normes minimales en matière d'information des personnes handicapées et à mobilité réduite devrait être considérée comme extrêmement importante au niveau de l'Union et au niveau des États membres. Pour améliorer encore l'accessibilité du système de transport et faciliter les déplacements des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, les services numériques de mobilité multimodale doivent disposer de données sur les nœuds d'accès et leurs caractéristiques d'accessibilité dans des formats accessibles.
- (21) À la suite de la déclaration correspondante figurant dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, la Commission est invitée à examiner les ajustements nécessaires au cadre juridique actuel en réponse aux nouvelles technologies de communication électronique et la manière dont les centres de réception des appels d'urgence eCall (PSAP) sont concernés par l'extension éventuelle du système eCall à d'autres catégories de véhicules telles que les poids lourds, les autobus et autocars, les deux-roues motorisés et les tracteurs agricoles. En outre, au-delà du cadre de la présente directive, la Commission est invitée à évaluer les options possibles pour résoudre le problème de l'obsolescence des systèmes eCall dans les véhicules dotés d'équipements répondant aux spécifications eCall actuelles, une fois que les réseaux de communication à commutation de circuits (2G et 3G) seront éteints.
- (22) L'intégration accrue des STI et des systèmes avancés d'aide à la conduite, ou des systèmes de véhicules et d'infrastructures en général, signifie que ces systèmes s'appuieront de plus en plus sur les informations qu'ils se communiquent mutuellement. Cela vaut particulièrement pour les STI-C. Cette dépendance s'accroîtra à mesure que le niveau d'automatisation augmente. Ces niveaux d'automatisation plus élevés devraient exploiter la communication entre les véhicules et les infrastructures d'une manière sécurisée pour orchestrer les manœuvres et fluidifier les flux de circulation, ce qui contribuera également à rendre les transports plus durables. Cette communication entre les véhicules et les infrastructures devrait favoriser la fiabilité, l'exactitude et la disponibilité des données. Compromettre l'intégrité des services STI pourrait donc avoir de graves répercussions sur la sécurité routière, par exemple lorsqu'une information délibérément fautive provoque des manœuvres de véhicules qui font courir un risque aux usagers de la route, et pourrait avoir un effet d'entraînement sur le système de transport de l'Union. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission dans les situations où l'intégrité des services STI est compromise et

qu'une intervention de toute urgence, au niveau de l'Union, est nécessaire pour garantir un fonctionnement sûr et adéquat du système de transport de l'Union ou la sécurité routière, de manière à adopter des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de la situation en question. Ces contre-mesures devraient être prises le plus rapidement possible et être immédiatement applicables. Néanmoins, avant l'adoption de ces contre-mesures, la Commission devrait tout mettre en œuvre pour consulter les experts des États membres. En outre, étant donné que des plans de gestion des situations d'urgence peuvent exister à différents niveaux d'intervention pour remédier à une série de défaillances possibles du système, la Commission ne devrait adopter de telles contre-mesures que dans des situations d'urgence lorsque les mesures correctives prises par les autorités nationales compétentes ne garantiront pas une réaction rapide et efficace. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾. Compte tenu de la nécessité d'assurer la continuité du transport, il convient d'appliquer la prolongation de la validité de ces contre-mesures au-delà de six mois en faisant usage de la possibilité prévue à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 182/2011. Ces contre-mesures devraient prendre fin dès qu'une autre solution est mise en œuvre ou que la situation d'urgence a été résolue.

- (23) Tout traitement de données à caractère personnel réalisé au titre de la présente directive, tel que le traitement de données de localisation lorsqu'il permet d'identifier une personne, directement ou indirectement, devrait être effectué conformément au droit de l'Union sur la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, défini notamment par le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾. Conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2016/679, la présente directive devrait préciser les finalités pour lesquelles des données à caractère personnel peuvent être traitées en vertu de la présente directive.
- (24) Lorsqu'elles requièrent le traitement de données à caractère personnel, les spécifications à élaborer en vertu de la présente directive devraient prévoir des garanties adéquates et appropriées en matière de protection des données à caractère personnel, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, y compris en ce qui concerne la durée maximale de conservation des données et l'anonymisation ou la pseudonymisation des données. En particulier, sans préjudice de toute exigence spécifique prévue par le droit de l'Union en ce qui concerne l'utilisation de données anonymes ou pseudonymisées, chaque fois qu'il est possible d'atteindre de la même manière les objectifs poursuivis par le traitement de données à caractère personnel et lorsque cela est techniquement possible, il convient d'utiliser des données anonymisées. Dans d'autres cas, l'utilisation de données pseudonymisées devrait être encouragée, par exemple au moyen du système de l'Union pour la gestion des identifiants de sécurité des STI-C, en vue de renforcer la vie privée des personnes, conformément au principe de protection des données dès la conception. L'utilisation de données à caractère personnel résultant de schémas de mobilité ou de la reconnaissance faciale ne peut donner lieu à aucune forme de discrimination sociale. En outre, il convient de prévoir des garanties, en particulier contre l'utilisation abusive, y compris les accès illicites, les altérations ou les pertes, dans ces spécifications ou dans le droit national, selon le cas, conformément aux exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE.
- (25) La directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾ s'applique aux produits pour lesquels la législation sectorielle ne prévoit pas de dispositions plus spécifiques poursuivant les mêmes objectifs de sécurité, ainsi que lorsque les exigences de sécurité imposées par la législation sectorielle ne couvrent pas les aspects et les risques ou la catégorie de risques couverts par ladite directive (également appelé «filet de sécurité»).
- (26) Lorsqu'il est nécessaire de procéder à une évaluation de la conformité, les spécifications devraient comporter des dispositions détaillées définissant la procédure qui régit l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi de composants. En ce qui concerne certains services STI, et en particulier les services STI-C, le respect continu de certaines exigences et l'interopérabilité sont essentiels pour garantir la sécurité et le bon fonctionnement du système.

⁽¹⁵⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

⁽¹⁸⁾ Directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits (JO L 11 du 15.1.2002, p. 4).

Par conséquent, le cas échéant, les spécifications fixant les exigences applicables aux produits devraient également établir des procédures relatives à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde. Ces dispositions devraient être fondées sur la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾, notamment en ce qui concerne les modules des différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁰⁾ établit un cadre pour la réception par type et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs pièces ou équipements connexes, et les règlements (UE) n° 167/2013 ⁽²¹⁾ et (UE) n° 168/2013 ⁽²²⁾ du Parlement européen et du Conseil établissent des règles relatives à la réception par type des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et de leurs pièces ou équipements connexes.

En conséquence, il serait redondant de prévoir l'évaluation de la conformité des équipements et des applications relevant du champ d'application de ces actes législatifs. Toutefois, ces actes législatifs relatifs à la réception des véhicules s'appliquent aux équipements liés aux STI installés dans les véhicules, mais pas aux équipements et logiciels STI externes des infrastructures routières, lesquels devraient relever du champ d'application de la présente directive. Dans ce dernier cas, les spécifications pourraient prévoir des procédures d'évaluation de la conformité et de surveillance du marché. Ces procédures devraient être limitées à ce qui serait nécessaire dans chaque cas distinct et viser, le cas échéant, une approche systématique des règles relatives à la désignation des organismes d'évaluation de la conformité et des procédures applicables, en particulier en ce qui concerne les applications et services transfrontières.

- (27) Lorsque le déploiement et l'utilisation des équipements et logiciels STI font intervenir des systèmes d'intelligence artificielle, il convient de tenir compte des dispositions pertinentes d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (règlement sur l'intelligence artificielle).
- (28) En ce qui concerne les applications et services STI pour lesquels des services de datation et de positionnement précis et garantis sont nécessaires, il convient d'utiliser des infrastructures satellitaires ou toute autre technologie offrant un niveau de précision équivalent. Les synergies entre les secteurs du transport et de l'espace de l'Union devraient être exploitées pour favoriser une utilisation plus large des nouvelles technologies, qui répondent à un besoin de services de datation et de positionnement précis et garantis. Le programme spatial de l'Union établi en vertu du règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil ⁽²³⁾ fournit des données, des informations et des services spatiaux de qualité, actualisés et sécurisés par l'intermédiaire de Galileo, du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et des systèmes Copernicus.
- (29) La fourniture de services de datation et de positionnement sûrs et fiables est un élément essentiel pour le fonctionnement efficace des applications et services STI. Par conséquent, il convient de veiller à la compatibilité de ces services avec le mécanisme d'authentification prévu par le programme Galileo, afin de se prémunir contre les attaques par brouillage des systèmes globaux de navigation par satellite (GNSS). Cela n'exclut pas le recours à d'autres mécanismes ayant fait leurs preuves et offrant le même niveau de confiance pour garantir la fiabilité des informations concernant la position et l'heure.
- (30) Les États membres et les autres parties prenantes concernées, parmi lesquelles d'autres groupes d'experts de la Commission, en particulier le groupe consultatif européen sur les STI, et comités de la Commission traitant des aspects numériques des transports, devraient être consultés lors de l'élaboration des programmes de travail adoptés par la Commission en vertu de la directive 2010/40/UE.

⁽¹⁹⁾ Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

⁽²⁰⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

⁽²¹⁾ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

⁽²²⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

⁽²³⁾ Règlement (UE) 2021/696 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 établissant le programme spatial de l'Union et l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial et abrogeant les règlements (UE) n° 912/2010, (UE) n° 1285/2013 et (UE) n° 377/2014 et la décision n° 541/2014/UE (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69).

- (31) Les règles relatives à l'établissement de rapports devraient être simplifiées et permettre plus facilement une analyse comparative. Par conséquent, il convient de remplacer les diverses obligations existantes en matière de communication d'informations par l'établissement d'un rapport par État membre tous les trois ans, portant sur la mise en œuvre de la présente directive et de tous les actes délégués et d'exécution, et d'établir un modèle commun comprenant certains indicateurs clés de performance. Sur la base de l'expérience acquise dans l'utilisation d'indicateurs clés de performance volontaires dans les rapports, la Commission devrait être en mesure de sélectionner certains de ces indicateurs à inclure dans le modèle harmonisé.
- (32) La Commission et les États membres sont encouragés à promouvoir la coopération avec les pays tiers, notamment les candidats à l'adhésion à l'Union et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant des États membres. La Commission est encouragée à promouvoir également la coopération à l'échelle internationale.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption et la mise à jour des programmes de travail, ainsi que l'adoption du modèle des rapports à fournir par les États membres. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.
- (34) Afin de réaliser les objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier la liste des types de données dont les États membres doivent garantir la disponibilité, pour une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts et avec les parties prenantes concernées, représentant tous les types d'utilisateurs de la route et les autres parties concernées, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽²⁴⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (35) Afin de garantir une approche coordonnée, la Commission devrait veiller à assurer la cohérence entre les activités du comité institué par la présente directive et celles des comités institués par les règlements (UE) n° 165/2014 ⁽²⁵⁾, (UE) 2019/1239 ⁽²⁶⁾, (UE) 2020/1056 et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que par les directives 2007/2/CE ⁽²⁷⁾ et (UE) 2019/520 ⁽²⁸⁾ du Parlement européen et du Conseil.
- (36) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer le déploiement coordonné et cohérent de STI interopérables dans l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres et/ou le secteur privé, mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽²⁴⁾ Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer» (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

⁽²⁵⁾ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁽²⁶⁾ Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

⁽²⁷⁾ Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

⁽²⁸⁾ Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

- (37) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs ⁽²⁹⁾, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (38) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁰⁾ et a rendu un avis le 2 mars 2022,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2010/40/UE

La directive 2010/40/UE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. La présente directive prévoit la disponibilité des données et le déploiement de services STI dans les domaines prioritaires visés à l'article 2, avec, pour les données, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe III et, pour les services STI, la couverture géographique spécifique prévue à l'annexe IV.».

- 2) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Aux fins de la présente directive, les éléments suivants constituent des domaines prioritaires pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes:

- a) domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité;
- b) domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;
- c) domaine prioritaire III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;
- d) domaine prioritaire IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée.».

- 3) L'article 4 est modifié comme suit:

- a) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) "interopérabilité", la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances, permettant la continuité des services STI;»;

- b) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) "service STI", la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel et opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, la mobilité durable ou le confort, ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;»;

- c) le point 14) est remplacé par le texte suivant:

«14) "données routières", les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes et leurs attributs réglementaires liés à la sécurité, ainsi que l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs;»;

⁽²⁹⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

⁽³⁰⁾ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

d) le point 18) est remplacé par le texte suivant:

«18) “norme”, une norme au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).»;

e) les points suivants sont ajoutés:

«19) “systèmes de transport intelligents coopératifs” ou “STI-C”, des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables, sans se connaître au préalable et de manière non discriminatoire;

20) “service STI-C”, un service STI fourni par l'intermédiaire d'un STI-C;

21) “disponibilité des données”, l'existence de données dans un format numérique lisible par machine;

22) “point d'accès national” ou “PAN”, une interface numérique mise en place par un État membre qui constitue un point d'accès unique aux données, tel que défini dans les spécifications visées à l'article 6;

23) “accessibilité des données”, la possibilité de demander et d'obtenir des données dans un format numérique lisible par machine;

24) “service numérique de mobilité multimodale”, un service fournissant des informations sur les données relatives à la circulation et aux déplacements, telles que la localisation des installations de transport, les horaires, les places disponibles ou les tarifs pour plusieurs modes de transport, qui peut comprendre des fonctionnalités permettant d'effectuer des réservations ou des paiements, ou encore d'émettre des billets;

25) “informations sous-jacentes”, des informations relevant du champ d'application de la présente directive dont il a été déterminé qu'elles sont pertinentes pour informer les usagers de la route et de STI, en particulier par les autorités routières lorsqu'elles sont responsables de telles informations;

26) “route principale”, une route située en dehors des zones urbaines, désignée par un État membre, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute.».

4) L'article suivant est inséré:

«Article 4 bis

Programme de travail

1. Au plus tard le 21 décembre 2024, la Commission adopte, après consultation du groupe consultatif européen sur les STI institué par la décision de la Commission du 4 mai 2011 (*) et des parties prenantes concernées, un acte d'exécution, établissant un programme de travail. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4. Le programme de travail comprend au moins les éléments suivants:

a) des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année, indiquant les tâches pour lesquelles des spécifications sont élaborées, conformément à l'article 6;

b) les types de données que la Commission envisage d'ajouter à l'annexe III ou de supprimer de celle-ci par voie des actes délégués visés à l'article 7, paragraphe 1 bis;

c) les travaux préparatoires que doit réaliser la Commission en coopération avec les parties prenantes et les États membres conformément à l'article 7, paragraphe 1.

2. Avant chaque prorogation de cinq ans du pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12, paragraphe 2, la Commission adopte des actes d'exécution établissant un nouveau programme de travail, qui comprend au moins les éléments visés au paragraphe 1, points a) à c). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.

(*) Décision de la Commission du 4 mai 2011 établissant le groupe consultatif européen sur les systèmes de transport intelligents (2011/C 135/03) (JO C 135 du 5.5.2011, p. 3).».

5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Application des spécifications au déploiement des STI

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les spécifications adoptées par la Commission conformément à l'article 6 s'appliquent aux applications et services STI, lorsque ceux-ci sont déployés, conformément aux principes énoncés à l'annexe II. Cela s'entend sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services sur son territoire. Ce droit s'entend sans préjudice de l'article 6 bis.

2. Le cas échéant, les États membres coopèrent, y compris avec les parties prenantes concernées, dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n'a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.

3. Les États membres coopèrent également avec les parties prenantes concernées, par exemple par le biais de projets de coordination soutenus par l'Union et si nécessaire, sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures des PAN, les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication. En ce qui concerne les exigences applicables aux fournisseurs de données, aux utilisateurs de données et aux prestataires de services STI énoncées dans les spécifications, les États membres coopèrent également au sujet des pratiques permettant d'évaluer le respect de ces exigences, de l'élaboration de mécanismes de contrôle de ce respect et des questions relatives à la coopération transfrontière.».

6) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Sans préjudice des procédures prévues par la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil (*), les spécifications précisent, le cas échéant, les situations dans lesquelles les États membres peuvent, après l'avoir notifié à la Commission, établir des règles supplémentaires pour la fourniture de services STI sur une partie ou l'ensemble de leur territoire. Ces règles ne font pas obstacle à l'interopérabilité.

(*) Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les spécifications reposent, le cas échéant, sur toute norme visée à l'article 8.

Les spécifications comprennent des règles pour la définition de paramètres liés à la qualité et à l'aptitude à l'emploi. Le cas échéant et en particulier lorsque l'intérêt de la sécurité et de l'interopérabilité le justifie, les spécifications comprennent des règles relatives à l'évaluation de la conformité et à la surveillance du marché, y compris une clause de sauvegarde, conformément à la décision n° 768/2008/CE.

Les États membres peuvent désigner un ou plusieurs organismes compétents pour procéder à l'évaluation du respect des exigences énoncées dans les spécifications, sous réserve des règles spécifiques d'évaluation qui y sont énoncées.

Les spécifications sont conformes aux principes énoncés à l'annexe II.»;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 énonçant les spécifications visées au présent article. Ces actes délégués ne couvrent pas plus d'un domaine prioritaire et sont adoptés pour chaque action prioritaire.».

7) L'article suivant est inséré:

«Article 6 bis

Disponibilité des données et déploiement des services STI

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque les informations sous-jacentes existent déjà, des données soient disponibles pour la couverture géographique relative à chaque type de données visé à l'annexe III.

Les États membres veillent à ce que les données correspondant aux informations sous-jacentes créées ou mises à jour à la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III ou après cette date soient mises à disposition sans retard.

Les États membres veillent également à ce que, sauf disposition contraire prévue à l'annexe III, les autres données correspondant à toutes les informations sous-jacentes existantes, créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la quatrième colonne de ladite annexe, soient mises à disposition sans retard après cette date.

Lorsque aucune date n'est indiquée dans la quatrième colonne de l'annexe III, les dates applicables sont définies par voie d'un acte délégué adopté en vertu de l'article 7.

Les délais prévus par le présent paragraphe ne s'appliquent qu'aux infrastructures existantes. Pour les infrastructures achevées à une date ultérieure, ces délais s'entendent comme étant les dates d'achèvement.

Les États membres garantissent l'accessibilité de ces données par l'intermédiaire des PAN au plus tard à la même date.

2. Les États membres veillent à ce que les services STI précisés à l'annexe IV soient déployés pour la couverture géographique le plus tôt possible et, en tout état de cause, au plus tard aux dates correspondantes fixées à ladite annexe.».

8) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Modifications de l'annexe III

1. Avant d'adopter des actes délégués en vertu du présent article, la Commission, dans le cadre du processus de consultation récurrent et conjointement avec des experts désignés par les États membres et avec les parties prenantes, s'assure de la maturité des descriptions du contenu numérique des types de données qui doivent être mis à disposition conformément à l'article 6 bis et veille à l'achèvement des travaux préparatoires appropriés.

1 bis. À la suite d'une analyse coûts-avantages et de consultations appropriées et compte tenu de l'évolution du marché et des technologies dans l'ensemble de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de modifier l'annexe III:

- a) en ajoutant des types de données qui relèvent du champ d'application de l'une des catégories ou sous-catégories de données visées à l'annexe III et qui sont énumérés dans les spécifications établies conformément à l'article 6, paragraphe 8, lorsque la disponibilité de ces types de données apporte, selon une analyse coûts-avantages, des améliorations et des avantages importants et clairement justifiés en matière de durabilité des transports, de sûreté et de sécurité des transports ou d'efficacité et de gestion des transports, et en définissant les dates applicables;
- b) en supprimant des types de données de l'annexe III, lorsque cela est clairement justifié;
- c) en définissant les dates applicables pour les types de données énumérés à l'annexe III pour les cas dans lesquels, à partir du 20 décembre 2023, aucune date n'a été définie.

2. Les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 1 *bis* du présent article sont conformes aux types de données figurant dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 4 *bis*. Le cas échéant, ces actes délégués portent sur le contenu numérique défini dans le cadre des travaux préparatoires visés au paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués ne couvrent pas plus d'un domaine prioritaire.

3. La couverture géographique d'un type de données visé au paragraphe 1 *bis*, points a) et c), est identique à celle définie à l'annexe III ou plus limitée que celle-ci pour les catégories ou sous-catégories auxquelles appartient le type de données, selon une approche par étapes, le cas échéant.

4. Les dates indiquées dans les actes délégués visés au paragraphe 1 *bis*, points a) et c):

- a) en ce qui concerne la troisième colonne de l'annexe III, ne sont pas antérieures à la date correspondant à deux ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné et suivent une approche par étapes, le cas échéant;
- b) en ce qui concerne la quatrième colonne de l'annexe III, ne sont pas antérieures à la date correspondant à quatre ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné.

Dans le cas où une date est déjà précisée dans la troisième colonne de l'annexe III, la date de la quatrième colonne:

- a) n'est pas antérieure à la date correspondant à deux ans après la date précisée dans la troisième colonne ni à la date correspondant à deux ans après l'entrée en vigueur de l'acte délégué concerné;
- b) en ce qui concerne les données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (emplacement des nœuds d'accès identifiés) sur l'ensemble du réseau de transport de l'Union, n'est pas antérieure au 31 décembre 2032.

Toutefois, lorsque la disponibilité de données existantes correspondant à des informations créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la troisième colonne de l'annexe III n'est pas considérée comme nécessaire au motif que les informations correspondantes deviennent rapidement obsolètes, les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 1 *bis*, points a) et c), du présent article peuvent indiquer dans la quatrième colonne de l'annexe III que l'obligation prévue à l'article 6 *bis*, paragraphe 1, quatrième alinéa, ne s'applique pas à ces données.

5. Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent article, la Commission tient compte des exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE, en particulier en ce qui concerne le risque d'interférence avec les données à caractère personnel ainsi que les coûts et les ressources humaines nécessaires pour mettre à disposition les données pertinentes à un niveau de qualité suffisant afin de garantir que ces interférences, coûts et ressources, en particulier ceux supportés par les autorités publiques, sont réduits au minimum. La Commission examine également les coûts et la charge administrative pour les opérateurs privés qui peuvent être tenus de fournir les données.».

9) L'article suivant est inséré:

«Article 7 *bis*

Mesures provisoires

1. Sans préjudice des mécanismes de préparation et de réponse aux incidents, tels que ceux établis en vertu de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil (*), la Commission peut, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, dans une situation d'urgence, adopter des actes d'exécution immédiatement applicables établissant des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de cette situation, telles que la suspension des obligations relevant des domaines prioritaires définis à l'article 2. La Commission informe dès que possible les États membres lorsqu'elle estime qu'une situation d'urgence s'est produite.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution conformément au paragraphe 1 uniquement en cas de situation d'urgence imprévue résultant du fait que la disponibilité ou l'intégrité des services STI, qui font l'objet de spécifications adoptées conformément à l'article 6, est compromise, lorsqu'une telle situation est susceptible de compromettre la sécurité et le bon fonctionnement du système de transport de l'Union ou a une incidence négative sur la sécurité routière, et uniquement lorsqu'on ne peut s'attendre à ce que l'application d'un mécanisme de réponse aux incidents ou la modification des spécifications conformément à l'article 6 garantisse une réaction rapide et efficace. Les mesures adoptées par la Commission se limitent strictement à traiter les causes et les conséquences de telles situations d'urgence.

3. L'adoption de mesures provisoires conformément au présent article est sans préjudice de la compétence des États membres pour ce qui est de prendre des mesures dans une situation d'urgence liée à des questions de sécurité ou de défense nationales qui ont une incidence sur des applications et des services STI déployés sur leur territoire.

4. Les actes d'exécution visés au paragraphe 1 sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 15, paragraphe 3. Ces actes d'exécution ont une durée de validité qui n'excède pas huit mois. La Commission informe les États membres lorsqu'elle estime que la situation d'urgence a pris fin. La Commission abroge ces actes d'exécution lorsque cette situation a pris fin, ou lorsqu'elle a modifié les spécifications pertinentes afin de remédier à la situation, selon celle de ces deux échéances qui arrive en premier.

(*) Directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union (JO L 194 du 19.7.2016, p. 1).».

10) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Normes

1. Les normes requises pour assurer l'interopérabilité, la compatibilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI sont élaborées dans les domaines prioritaires et pour les actions prioritaires. À cet effet, la Commission, après avoir consulté le comité visé à l'article 15, demande aux organismes de normalisation compétents, conformément à la procédure prévue dans la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil (*), de tout mettre en œuvre pour adopter ces normes dans les meilleurs délais.

2. Lorsqu'un mandat est délivré aux organismes de normalisation, il y a lieu d'observer les principes énoncés à l'annexe II ainsi que toute disposition fonctionnelle contenue dans une spécification adoptée conformément à l'article 6.

(*) Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).».

11) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Règles relatives à la protection des données et à la vie privée

1. Les données qui constituent des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*) ne sont traitées en vertu de la présente directive que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour le bon fonctionnement des applications, services et actions STI énumérés à l'annexe I de la présente directive, en vue d'assurer la sécurité ou la sûreté routière et d'améliorer la gestion de la circulation, de la mobilité ou des incidents.

2. Lorsque les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 concernent le traitement de données qui sont des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679, elles définissent les catégories de ces données et prévoient des garanties appropriées en matière de protection des données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE. Dans de tels cas, l'analyse d'impact visée à l'article 6, paragraphe 7, de la présente directive comprend une analyse de l'incidence de ce traitement sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

3. Lorsque l'anonymisation est techniquement possible et que les finalités du traitement des données peuvent être atteintes au moyen de données anonymisées, des données anonymisées sont utilisées.

4. Lorsque l'anonymisation n'est techniquement pas possible, ou que les finalités du traitement des données ne peuvent pas être atteintes au moyen de données anonymisées, les données sont pseudonymisées, pour autant que la pseudonymisation soit techniquement possible et que les finalités du traitement des données puissent être atteintes au moyen de données pseudonymisées.

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).».

12) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C

Les spécifications relatives au domaine prioritaire visé à l'article 2, paragraphe 1, point d), que la Commission doit adopter dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 6, paragraphe 8, régissent l'établissement du système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C visé à l'annexe I, point 4.3. Les spécifications pour ce système définissent les missions des rôles suivants:

- a) autorité chargée de la politique de certification des STI-C;
- b) gestionnaire de la liste de confiance STI-C;
- c) point de contact STI-C.

La Commission est chargée de veiller à l'exécution des missions de ces rôles.».

13) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés aux articles 6 et 7 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 20 décembre 2023. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La délégation de pouvoir visée aux articles 6 et 7 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»;

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6 ou 7 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

14) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Comité

1. La Commission est assistée par le comité européen des STI (CES). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec son article 5, s'applique.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).».

- 15) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapports

1. Les États membres soumettent à la Commission, au plus tard le 21 mars 2025, un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci, ainsi que sur leurs activités et projets nationaux principaux concernant les domaines prioritaires et la disponibilité des données et des services énumérés aux annexes III et IV.
2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le modèle de rapport initial et de rapport sur l'état d'avancement, y compris une liste d'indicateurs clés de performance pour évaluer la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. Ces actes d'exécution établissent, à la lumière du principe de proportionnalité et sur la base des meilleures pratiques, une distinction entre les indicateurs clés de performance obligatoires à inclure dans les rapports et les indicateurs supplémentaires qui peuvent être inclus dans ces rapports le cas échéant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.
3. À la suite du rapport initial, les États membres rendent compte tous les trois ans des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celle-ci. La Commission veille à ce que les dates limites pour l'établissement des rapports fixées dans les actes délégués adoptés sur la base de l'article 6 correspondent à cette fréquence.
4. Au plus tard 12 mois après l'échéance de chacune des dates limites de présentation des rapports par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive et des actes délégués adoptés sur la base de celle-ci. Le rapport est assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre des articles 5 à 11 et de l'article 16, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et requises. Le rapport évalue également la nécessité de modifier la présente directive, le cas échéant.».

- 16) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2028, sur la base du dernier rapport de la Commission élaboré conformément à l'article 17, paragraphe 4, la Commission réexamine les articles 6 bis et 7 ainsi que les annexes III et IV et peut, le cas échéant, présenter une proposition de modification. En particulier, la Commission peut, sur la base des progrès accomplis en ce qui concerne la disponibilité et l'accessibilité des données ainsi que le déploiement de services, et compte tenu de leur utilisation accrue au moyen des applications STI, proposer d'adapter la couverture géographique de certains types de données et services et d'ajouter des types de données et des services considérés comme essentiels pour la poursuite du déploiement des STI.».

- 17) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.
- 18) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.
- 19) Le texte figurant à l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III.
- 20) Le texte figurant à l'annexe IV de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe IV.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 21 décembre 2025. Ils en informent immédiatement la Commission.

Par dérogation au premier alinéa, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'obligation en matière de rapports prévue à l'article 17, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE avant la date limite de présentation du rapport prévue dans ledit article.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 22 novembre 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
Le président
P. NAVARRO RÍOS

ANNEXE I

«ANNEXE I

DOMAINES PRIORITAIRES

(visés à l'article 2)

1. Domaine prioritaire I: services STI d'informations et de mobilité

Les spécifications et normes relatives aux services STI d'informations et de mobilité pour les passagers comprennent les éléments suivants:

1.1. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services numériques de mobilité multimodale précis et de services similaires précis fournissant des informations ou permettant de réaliser des réservations ou des achats auprès de plus d'un opérateur de transport au sein d'un même mode de transport, sur la base:

- 1.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur la circulation et les déplacements multimodaux aux fins des services numériques de mobilité multimodale, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.1.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 1.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles sur la circulation et les déplacements multimodaux, utilisées pour les services numériques de mobilité multimodale;
- 1.1.4. de la mise à jour en temps utile des informations sur les déplacements multimodaux, y compris des informations relatives à la réservation et à l'achat, le cas échéant, de services de transport par les prestataires de services STI.

1.2. Spécifications applicables aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (y compris les services d'informations en temps réel sur la circulation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union)

La définition des exigences nécessaires pour que les utilisateurs des STI disposent, par-delà les frontières, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation précis, sur la base:

- 1.2.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sur les routes et la circulation, y compris à des données en temps réel, aux fins des services d'informations en temps réel sur la circulation et des services de cartographie numérique, sans préjudice des contraintes en matière de sûreté et de gestion des transports;
- 1.2.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes, les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI, notamment en ce qui concerne les retours d'information sur la qualité des données;
- 1.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation utilisées aux fins des informations en temps réel sur la circulation;
- 1.2.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des informations en temps réel sur la circulation destinées aux usagers de la route et aux autres parties prenantes concernées.

1.3. Spécifications applicables aux services numériques de mobilité multimodale et aux services d'informations sur la circulation routière et de navigation mis à disposition dans l'ensemble de l'Union

1.3.1. La définition des exigences nécessaires pour que les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, le secteur privé, collectent les données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés, notamment pour les poids lourds) et qu'elles les communiquent aux prestataires de services STI, sur la base:

- 1.3.1.1. de la possibilité, pour les prestataires de services STI, d'accéder, dans la mesure où elles existent, aux données routières et de circulation (c'est-à-dire les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés) collectées par les autorités publiques compétentes et/ou le secteur privé;

- 1.3.1.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les prestataires de services STI et les autres parties prenantes concernées;
- 1.3.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et/ou, le cas échéant, par le secteur privé, des données routières et de circulation (par exemple les plans de circulation routière, la réglementation routière et les itinéraires recommandés);
- 1.3.1.4. de la mise à jour en temps utile, par les prestataires de services STI, des services et applications STI utilisant ces données routières et de circulation.
- 1.3.2. La définition des exigences nécessaires pour que les données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes utilisées pour les cartes numériques soient précises et accessibles, si possible, aux fabricants de cartes numériques et aux prestataires de services de cartographie numérique, sur la base:
 - 1.3.2.1. de la possibilité, pour les fabricants de cartes numériques et prestataires de services de cartographie numérique, d'accéder, dans la mesure où elles existent, aux données relatives aux routes, à la circulation et aux déplacements pertinents et infrastructures multimodales pertinentes, y compris aux nœuds d'accès identifiés, utilisées pour les cartes numériques;
 - 1.3.2.2. de la facilitation des échanges de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique;
 - 1.3.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données relatives aux routes et à la circulation à inclure dans les cartes numériques;
 - 1.3.2.4. de la mise à jour en temps utile des cartes numériques par les fabricants de cartes numériques et les prestataires de services de cartographie numérique.

2. Domaine prioritaire II: services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation

Les spécifications et normes applicables aux services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation comprennent les éléments suivants:

2.1. Spécifications applicables aux services améliorés de gestion de la circulation et des incidents

La définition des exigences nécessaires pour soutenir et harmoniser les services améliorés de gestion de la circulation et des incidents, sur la base:

- 2.1.1. de la possibilité d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques, notamment de données relatives au transport de marchandises pertinentes pour la gestion de la circulation et des incidents (par exemple transport de marchandises dangereuses, restrictions d'accès liées aux marchandises, cargaisons surdimensionnées), entre les centres de gestion de la circulation, les centres d'information sur la circulation, les parties prenantes et les prestataires de services STI concernés, notamment au moyen d'interfaces normalisées;
- 2.1.3. de la mise à jour en temps utile, par les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux routes et à la circulation, ainsi qu'aux accidents et incidents, aux fins des services améliorés de gestion de la circulation et des incidents;
- 2.1.4. de la possibilité d'accéder aux données et synergies avec d'autres initiatives visant à soutenir la multimodalité, l'intégration des modes et la facilitation du transfert modal sur le réseau de transport européen vers les modes de transport les plus durables, grâce à l'harmonisation et à la facilitation du partage des données ⁽¹⁾*.

2.2. Spécifications des services de gestion de la mobilité

La définition des exigences nécessaires pour soutenir le développement, par les autorités chargées des transports publics, de services de gestion de la mobilité précis, sur la base:

- 2.2.1. de la possibilité, pour les autorités publiques compétentes, d'accéder, dans la mesure où elles existent, à des données précises sous une forme normalisée relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité, sans préjudice des exigences en matière de protection des données;

2.2.2. de la facilitation des échanges transfrontières de données électroniques entre les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées et les prestataires de services STI;

2.2.3. de la mise à jour en temps utile, par les autorités publiques compétentes et les parties prenantes concernées, des données disponibles relatives aux déplacements routiers et multimodaux ainsi qu'à la circulation, aux fins des services de gestion de la mobilité.

2.3. Cadre de l'Union pour l'architecture STI

La définition des mesures nécessaires en vue de constituer une architecture-cadre des STI de l'Union, portant spécifiquement sur l'interopérabilité liée aux STI, la continuité des services et les aspects multimodaux, au sein de laquelle les États membres et leurs autorités compétentes, en coopération avec le secteur privé, pourront élaborer leur propre architecture STI relative à la mobilité au niveau national, régional ou local.

2.4. Applications STI et logistique du transport de marchandises

La définition des exigences nécessaires pour soutenir la réalisation d'applications STI dans le domaine de la logistique du transport de marchandises, notamment la localisation et le suivi des marchandises et d'autres services de visibilité des marchandises au cours de leur transport multimodal, sur la base:

2.4.1. de la possibilité, pour les développeurs d'applications STI, de disposer des technologies STI pertinentes et de leur utilisation par ceux-ci;

2.4.2. de la possibilité d'accéder à des données relatives au transport de marchandises par d'autres cadres spécifiques de partage de données ^{(2)*};

2.4.3. de l'intégration des résultats du positionnement dans les outils et les centres de gestion de la circulation.

3. Domaine prioritaire III: services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières

Les spécifications et les normes pour les services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières comprennent les éléments suivants:

3.1. Spécifications applicables au service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union, notamment:

3.1.1. la possibilité d'échanger les données obligatoires à partir des STI embarqués;

3.1.2. la disponibilité, dans les centres de réception des appels d'urgence, du matériel nécessaire pour recevoir les données transmises par les véhicules;

3.1.3. la facilitation des échanges de données électroniques entre les véhicules et les centres de réception des appels d'urgence, y compris l'éventuelle interaction avec les données relevant du champ d'application du règlement (UE) 2020/1056 et avec e-CMR ^{(3)*}, par exemple dans le cas des marchandises dangereuses.

3.2. Spécifications applicables aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux

La définition des mesures nécessaires pour la mise à disposition de services d'informations et, lorsqu'ils sont disponibles, de réservation fondés sur les STI concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux, en particulier sur les aires de service et de repos le long des routes, sur la base:

3.2.1. de la disponibilité des informations sur le stationnement pour les utilisateurs;

3.2.2. de la facilitation des échanges électroniques de données entre les aires et les places de stationnement, les centres et les véhicules;

3.2.3. de l'intégration des technologies STI pertinentes dans les véhicules et les aires de stationnement afin de mettre à jour les informations sur la disponibilité des places de stationnement à des fins de réservation.

3.3. Spécifications applicables aux informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière

La définition d'exigences minimales concernant les "informations universelles sur la circulation" liées à la sécurité routière fournies, si possible, gratuitement à tous les usagers, ainsi que leur contenu minimal, sur la base:

3.3.1. de la possibilité d'accéder à des données précises sur les événements et les conditions liés à la sécurité aux fins des services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière et de gestion des incidents;

- 3.3.2. du déploiement ou de l'utilisation de moyens de détection ou de description des événements et des conditions liés à la sécurité;
- 3.3.3. de l'établissement et de l'utilisation d'une liste type de situations liées à la sécurité routière ("messages d'information universels sur la circulation"), qui devrait être communiquée aux utilisateurs de STI gratuitement;
- 3.3.4. de la compatibilité des "messages d'information universels sur la circulation" et de leur intégration dans les services STI pour des informations en temps réel sur la circulation et les déplacements multimodaux.

3.4. Spécifications pour les autres actions

- 3.4.1. La définition des mesures nécessaires pour contribuer à la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne leur interface homme-machine embarquée et l'utilisation de dispositifs nomades, y compris des téléphones portables, pour aider à la conduite et/ou au transport, ainsi que la sécurité des moyens de communication embarqués qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013 ⁽⁴⁾*, (UE) n° 168/2013 ⁽⁵⁾* et (UE) 2018/858 ⁽⁶⁾* du Parlement européen et du Conseil.
- 3.4.2. La définition des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables dans toutes les applications STI pertinentes qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.
- 3.4.3. La définition des mesures nécessaires à l'intégration de systèmes d'information avancés d'aide à la conduite dans les véhicules et les infrastructures routières qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.
- 3.4.4. La définition des mesures nécessaires pour faciliter l'échange d'informations entre les fournisseurs d'applications STI de sûreté aux fins de services tels que la contribution à la récupération de véhicules ou de biens volés, et les autorités publiques compétentes, en tenant dûment compte des autres cadres existants et en devenant visant à faciliter le partage de données dans le domaine de la mobilité et des transports qui ne relèvent pas du champ d'application des règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858.

4. Domaine prioritaire IV: services STI de mobilité coopérative, connectée et automatisée

Les spécifications et les normes pour établir le lien entre les véhicules et l'infrastructure de transport, alerter les usagers et rendre possibles des services de mobilité hautement automatisée comprennent les éléments ci-après, sans préjudice des spécifications et normes énoncées dans les règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858:

- 4.1. La définition des mesures nécessaires pour poursuivre le développement et la mise en œuvre de systèmes de transport coopératifs (entre véhicules, entre le véhicule et l'infrastructure ou entre infrastructures) et intelligents, en particulier pour soutenir la mobilité coopérative, connectée et automatisée, sur la base:
 - 4.1.1. de la facilitation des échanges de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, entre véhicules et infrastructures, et entre d'autres usagers de la route et véhicules et infrastructures;
 - 4.1.2. de la possibilité, pour les parties respectives, véhicule ou infrastructure routière, d'échanger des données et informations pertinentes;
 - 4.1.3. de l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure;
 - 4.1.4. de la définition d'une infrastructure de communication précise et fiable pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure;
 - 4.1.5. de l'utilisation de processus de normalisation pour l'adoption des architectures respectives.
- 4.2. Spécifications applicables aux services:
 - 4.2.1. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des données d'état qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de circulation qui les attendent;
 - 4.2.2. les services STI-C d'informations et d'alerte fondés sur des observations qui alertent davantage les usagers des transports sur les situations de circulation qui les attendent, y compris les usagers des transports non connectés;

- 4.2.3. les services STI-C fondés sur le partage des intentions qui permettent aux véhicules de faire face à des scénarios de circulation complexes et permettent une conduite hautement automatisée;
- 4.2.4. les services STI-C d'infrastructure à l'appui de la conduite automatisée.
- 4.3. Spécifications applicables au système de l'Union pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C:
 - 4.3.1. politique de certificats pour la gestion des certificats de clés publiques pour les services STI-C;
 - 4.3.2. définition du rôle de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, du gestionnaire de la liste de confiance STI-C et du point de contact STI-C;
 - 4.3.3. politique de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C.

(¹)* Telles que le règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33), et les travaux du forum sur le numérique dans les transports et la logistique.

(²)* Tels que le règlement (UE) 2020/1056.

(³)* Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.

(⁴)* Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

(⁵)* Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

(⁶)* Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).».

ANNEXE II

«ANNEXE II

PRINCIPES APPLICABLES AUX SPÉCIFICATIONS ET AU DÉPLOIEMENT DES STI

(visés aux articles 5, 6, 7 et 8)

L'adoption de spécifications, l'émission de mandats concernant des normes et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins à laquelle sont associées toutes les parties prenantes concernées, en conformité avec les principes suivants. Ces mesures:

a)	sont efficaces	–	elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe (par exemple en réduisant les embouteillages et les émissions polluantes, en s'attaquant aux situations d'urgence et aux phénomènes météorologiques, en améliorant l'efficacité énergétique, en renforçant la sécurité et la sûreté, y compris pour les usagers de la route vulnérables);
b)	ont un rapport coût-efficacité satisfaisant	–	elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;
c)	sont proportionnées	–	elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;
d)	favorisent la continuité des services	–	elles assurent que les services sont fournis sans interruption dans l'ensemble de l'Union, en particulier sur le réseau transeuropéen et, le cas échéant, à ses frontières extérieures, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;
e)	réalisent l'interopérabilité	–	elles garantissent que les applications de systèmes, les services et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances, sous une forme normalisée, afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;
f)	respectent la compatibilité ascendante	–	elles permettent d'assurer, lorsque cela est justifié, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans entraver la mise au point de nouvelles technologies et tout en soutenant, le cas échéant, la complémentarité avec les nouvelles technologies ou la transition vers de nouvelles technologies;
g)	respectent les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants	–	elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume de la circulation, les conditions météorologiques et les spécificités des infrastructures;
h)	promeuvent l'égalité d'accès	–	elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI. Le cas échéant, lorsque les applications et services STI sont destinés à assurer l'interface ou à fournir des informations aux utilisateurs de STI en situation de handicap, ceux-ci sont accessibles aux personnes en situation de handicap conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I de la directive (UE) 2019/882; leur utilisation est conviviale pour les personnes ayant des connaissances numériques limitées;
i)	favorisent la maturité	–	elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée comprenant, le cas échéant, des essais en conditions réelles, auprès des différents constructeurs de véhicules, fabricants d'appareils et fournisseurs d'infrastructures, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

j)	apportent la qualité de la datation et du positionnement	–	elles garantissent la compatibilité des applications et services STI, qui dépendent de la datation et du positionnement, au moins avec les services de navigation fournis par Galileo, y compris le service d'authentification des messages de navigation en libre service de Galileo et d'autres services Galileo tels que le service de haute précision, lorsque ce dernier sera disponible, et avec les systèmes du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le cas échéant, elles veillent à ce que les applications et services STI reposant sur des données d'observation de la Terre utilisent les données, informations ou services Copernicus. D'autres données et services peuvent également être utilisés en plus des données Copernicus;
k)	facilitent l'intermodalité	–	elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;
l)	respectent la cohérence	–	elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation et, en ce qui concerne les spécifications, du principe de neutralité technologique énoncé dans la directive (UE) 2018/1972;
m)	garantissent la transparence et la confiance	–	elles garantissent la transparence, en veillant par exemple à la transparence du classement, y compris concernant les effets sur l'environnement, lorsqu'il s'agit de proposer des options de mobilité aux clients.».

ANNEXE III
«ANNEXE III
Liste des types de données

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
1. Données relatives à la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur la circulation routière et de navigation (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.2 et 1.3):			
1.1. Catégorie: règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, concernant:			
Sous-catégorie: — les conditions d'accès aux tunnels — les conditions d'accès aux ponts — les limitations de vitesse — les interdictions de dépassement pour les poids lourds — les restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	31 décembre 2027
	Les routes du réseau global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026.	31 décembre 2026	31 décembre 2028
Sous-catégorie: — les rues à sens unique	Les infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013	31 décembre 2025	31 décembre 2027
Sous-catégorie: — les réglementations sur la livraison de fret	Les infrastructures routières dans les villes au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
Sous-catégorie: — le sens de la circulation sur les voies réversibles	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
Sous-catégorie: — les plans de circulation routière	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2028	31 décembre 2028	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
Sous-catégorie: — les restrictions d'accès permanentes	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
Sous-catégorie: — les limites des restrictions, les interdictions ou obligations avec validité zonale, le statut actuel d'accès et les conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé	Les routes du réseau central et global transeuropéen, les autres autoroutes et les tronçons de routes principales, dont le trafic journalier annuel moyen total est supérieur à 8 500 véhicules, et toutes les routes des villes situées au centre de chaque nœud urbain, au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes. L'État membre peut choisir de limiter la couverture dans les villes situées au centre des nœuds urbains aux rues dont le trafic journalier annuel moyen est supérieur à 7 000 véhicules. L'État membre qui prend cette décision en informe la Commission au plus tard le 31 décembre 2026	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
1.2. Types de données relatives à l'état du réseau:			
Sous-catégorie: — les fermetures de routes — les fermetures de voies — les travaux routiers	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	sans objet (remarque 1)
	Les routes du réseau global transeuropéen	31 décembre 2026	sans objet (remarque 1)
Sous-catégorie: — les mesures temporaires de gestion de la circulation	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2028	sans objet (remarque 1)
2. Données relatives aux services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (visés à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.2):			
Catégorie: données statiques Sous-catégorie: — les données statiques relatives aux aires de stationnement — les informations sur la sécurité et l'équipement de l'aire de stationnement	Les routes du réseau central transeuropéen	31 décembre 2025	31 décembre 2026
	Les routes du réseau global transeuropéen	31 décembre 2026	31 décembre 2027
Catégorie: données dynamiques Sous-catégorie: — les données dynamiques sur la disponibilité des aires de stationnement, en particulier si une aire de stationnement est complète ou fermée, ou encore le nombre de places disponibles	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2027	sans objet (remarque 1)

Type de données	Couverture géographique	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, deuxième alinéa	Date visée à l'article 6 bis, paragraphe 1, troisième alinéa
3. Données relatives aux événements ou conditions liés à la sécurité routière détectés concernant les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière (visées à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3):			
Catégorie: données dynamiques Sous-catégorie: — route temporairement glissante — animal, personne, obstacle, débris sur la route — zone d'accident non sécurisée — travaux routiers de courte durée — conducteur en contresens — obstruction non gérée d'une route	Les routes du réseau central et global transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2025	sans objet (remarque 1)
Sous-catégorie: — visibilité réduite — conditions météorologiques exceptionnelles	Les routes du réseau central et global transeuropéen et les autres autoroutes non comprises dans ce réseau	31 décembre 2026	sans objet (remarque 1)
4. Données statiques relatives à la circulation multimodale pour les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union (visés à l'annexe I, domaine prioritaire I, paragraphes 1.1 et 1.3):			
Catégorie Emplacement des nœuds d'accès identifiés pour tous les modes prévus, y compris des informations sur l'accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (comme l'existence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques)	Les nœuds urbains au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013 et dont la liste figure dans ledit règlement, y compris ceux qui sont gérés par les villes	31 décembre 2026	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)
	L'ensemble du réseau de transport de l'Union	31 décembre 2028	Actes délégués à adopter en vertu de l'article 7, paragraphe 1 bis, points a), b) et c)

REMARQUE 1: "Sans objet: aucune obligation de mettre à disposition les données créées ou mises à jour avant la date indiquée dans la troisième colonne de la présente annexe conformément à l'article 6 bis, paragraphe 1.»"

ANNEXE IV

«ANNEXE IV

Liste des services STI

Service	Couverture géographique	Date
Service d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière visé à l'annexe I, domaine prioritaire III, paragraphe 3.3	Les routes du réseau central et global transeuropéen	31 décembre 2026»