

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/962 DELLA COMMISSIONE****del 18 dicembre 2014****che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 3, lettera b), della direttiva 2010/40/UE, indica come azione prioritaria la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale per lo sviluppo e l'utilizzo di specifiche e norme.
- (2) L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2010/40/UE, prevede che la Commissione adotti le specifiche necessarie a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) ai fini della predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Il presente regolamento mira a migliorare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulle strade e sul traffico necessari per la predisposizione costante, e di qualità elevata, di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione.
- (3) L'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE stabilisce che le specifiche adottate ai sensi dell'articolo 6 della medesima direttiva siano applicate alle applicazioni e ai servizi ITS all'atto della loro diffusione, lasciando impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di decidere sulla diffusione delle applicazioni e dei servizi ITS nel suo territorio.
- (4) Tali specifiche dovrebbero applicarsi alla predisposizione di tutti i servizi di informazione sul traffico in tempo reale, fatte salve specifiche particolari adottate in altri atti a norma della direttiva 2010/40/UE, in particolare il regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione <sup>(2)</sup> ed il regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione <sup>(3)</sup>.
- (5) Nell'Unione esiste già un mercato per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale ed è nell'interesse degli utenti e dei clienti come pure dei fornitori di tali servizi che si vengano a creare le giuste condizioni quadro per il mantenimento e l'ulteriore sviluppo di tale mercato in maniera innovativa. Per quanto riguarda la fornitura di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, la direttiva 2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> stabilisce norme minime per il riutilizzo dell'informazione del settore pubblico in tutta l'Unione. Per quanto riguarda il riutilizzo dei dati in possesso delle autorità stradali e degli operatori stradali pubblici, sono applicabili le norme stabilite dal presente regolamento, in particolare quelle relative agli aggiornamenti dei dati, fatte salve le norme stabilite dalla direttiva 2003/98/CE.
- (6) La direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> crea un'infrastruttura di dati territoriali nell'Unione europea, al fine di consentire la condivisione e l'accesso del pubblico alle informazioni territoriali

<sup>(1)</sup> GUL 207 del 6.8.2010, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali (GUL 247 del 18.9.2013, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale (GUL 247 del 18.9.2013, pag. 6).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GUL 345 del 31.12.2003, pag. 90).

<sup>(5)</sup> Direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 marzo 2007, che istituisce un'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire) (GUL 108 del 25.4.2007, pag. 1).

(compresa la categoria tematica di dati territoriali «reti di trasporto») in tutta l'Unione allo scopo di sostenere le politiche ambientali dell'Unione e le politiche o le attività che potrebbero avere ripercussioni sull'ambiente. Le specifiche di cui al presente regolamento dovrebbero essere compatibili con le specifiche stabilite dalla direttiva 2007/2/CE e dai suoi atti di esecuzione, in particolare il regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione <sup>(1)</sup>. L'estensione dell'applicazione delle suddette specifiche a tutti i tipi di dati stradali statici potrebbe inoltre favorire un'ulteriore armonizzazione in questo campo.

- (7) Il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> definisce l'infrastruttura del trasporto stradale che fa parte della rete transeuropea di trasporto centrale e globale. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi all'intera rete stradale transeuropea, come definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013, in quanto la maggior parte del trasporto internazionale su strada ha luogo su tale rete. Poiché la maggior parte delle autostrade sono già incluse in tale rete, per motivi di coerenza per gli utenti della strada è opportuno includere nell'ambito di applicazione del presente regolamento anche altre autostrade. Le esternalità ricorrenti del traffico e altre difficoltà di gestione dello stesso, come la congestione, l'inquinamento atmosferico o il rumore, non si limitano alla rete stradale transeuropea o alle autostrade. In effetti, una quota significativa dei problemi di congestione del traffico si verifica nelle aree urbane. Gli Stati membri dovrebbero quindi essere autorizzati ad applicare tali specifiche in determinate strade, al di là della rete stradale transeuropea e della rete autostradale, individuate come zone prioritarie. Data la costante evoluzione dei flussi di traffico, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad aggiornare tali zone prioritarie.
- (8) I dati stradali statici, i dati dinamici sullo stato delle strade e i dati sul traffico hanno caratteristiche diverse e ciascuna tipologia di dati dovrebbe rispettare requisiti adeguati. Data la diversità delle fonti dei dati che vanno dai sensori installati nelle infrastrutture ai veicoli con funzione di sensori, è importante che le specifiche siano applicate alle categorie di dati pertinenti, a prescindere dalla fonte dei dati e dalla tecnologia utilizzata per creare o aggiornare i dati.
- (9) Nel caso in cui i dati personali siano oggetto di trattamento, dovrebbero, se possibile, essere resi anonimi in modo irreversibile. Inoltre, dovrebbero essere trattati in conformità al diritto dell'Unione, come indicato, in particolare, nella direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> e nella direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, e in conformità alle pertinenti legislazioni nazionali. Inoltre, il trattamento dei dati dovrebbe rispettare i principi di limitazione delle finalità e di minimizzazione dei dati.
- (10) Se il servizio informativo si basa su dati, compresa la geolocalizzazione, acquisiti presso gli utenti finali stessi o, in futuro, tramite sistemi cooperativi, occorre informare precisamente gli utenti finali dell'acquisizione di tali dati, delle modalità che presiedono alla raccolta e alla potenziale rintracciabilità e del periodo di tempo in cui i dati sono conservati. Gli enti che raccolgono dati pubblici e privati, quali gli operatori stradali, i fornitori di servizi e l'industria automobilistica, dovrebbero applicare misure tecniche adeguate per garantire l'anonimato dei dati ricevuti dagli utenti finali o dai loro veicoli.
- (11) Al fine di sviluppare un sistema armonizzato e una fornitura costante di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, gli Stati membri dovrebbero basarsi sulle soluzioni e sulle norme tecniche esistenti fornite dalle organizzazioni europee e internazionali di normalizzazione, quali DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) e le norme ISO. Per i tipi di dati per i quali non è disponibile un formato standardizzato, gli Stati membri e le parti interessate dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di raggiungere un accordo sulla definizione e il formato dei dati e dei metadati.
- (12) Nell'Unione esistono già diversi metodi di georeferenziazione dinamica che sono attualmente applicati negli Stati membri. L'uso di diversi metodi di georeferenziazione dinamica dovrebbe continuare ad essere permesso. Gli Stati membri e le parti interessate, tuttavia, dovrebbero essere incoraggiati a cooperare al fine di giungere ad un accordo sui metodi consentiti per la georeferenziazione, se del caso tramite gli organismi europei di normalizzazione.
- (13) L'accessibilità e l'aggiornamento periodico dei dati stradali statici da parte delle autorità stradali e degli operatori stradali sono indispensabili per consentire la produzione di carte digitali aggiornate e precise, una risorsa

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 1089/2010 della Commissione, del 23 novembre 2010, recante attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'interoperabilità dei set di dati territoriali e dei servizi di dati territoriali (GU L 323 dell'8.12.2010, pag. 11).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali ed alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

fondamentale per applicazioni ITS affidabili. I produttori di carte digitali dovrebbero essere incoraggiati a integrare in modo tempestivo gli aggiornamenti dei dati stradali statici nelle loro carte esistenti e nei servizi di aggiornamento delle carte. Al fine di rispettare le politiche pubbliche come la sicurezza stradale, le autorità pubbliche dovrebbero avere la possibilità di chiedere ai fornitori di servizi e ai produttori di carte digitali di rettificare eventuali inesattezze nei loro dati.

- (14) L'accessibilità a dati stradali statici, ai dati dinamici sullo stato delle strade e ai dati sul traffico precisi e aggiornati è essenziale per la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione. I dati pertinenti sono raccolti e conservati dalle autorità stradali, dai gestori della rete stradale e dai fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Al fine di agevolare lo scambio e il riutilizzo di tali dati per la fornitura di tali servizi, le autorità stradali, gli operatori stradali e i fornitori di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, dovrebbero mettere i dati, i corrispondenti metadati e le informazioni sulla qualità dei dati a disposizione delle altre autorità stradali, degli operatori stradali, dei fornitori di servizi di informazioni sul traffico in tempo reale e dei produttori di carte digitali attraverso un punto di accesso nazionale o comune. Il punto d'accesso può assumere la forma di un repertorio, registro, portale web o simili, a seconda del tipo di dati. Gli Stati membri dovrebbero raggruppare i punti di accesso pubblici e privati esistenti in un unico punto, consentendo l'accesso a tutti i tipi di dati pertinenti disponibili che rientrano nel campo di applicazione delle presenti specifiche. Gli Stati membri dovrebbero poter collaborare tra loro per stabilire un punto di accesso comune che copra i dati disponibili degli Stati membri partecipanti. Essi dovrebbero essere liberi di decidere se utilizzare i punti di accesso istituiti nell'ambito di altri atti delegati, adottati a norma della direttiva 2010/40/UE, come punti di accesso nazionali per i dati che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento.
- (15) Al fine di consentire alle autorità stradali, agli operatori stradali, ai fornitori di servizi e ai produttori di carte digitali di reperire e utilizzare i dati pertinenti in modo efficace e con un buon rapporto costi-benefici, è opportuno descrivere correttamente il contenuto e la struttura di questi dati utilizzando metadati appropriati.
- (16) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare le autorità stradali o gli operatori stradali e i fornitori di servizi a raccogliere dati diversi da quelli che stanno già raccogliendo o a digitalizzare dati che non siano già disponibili in un formato leggibile mediante dispositivi informatici. I requisiti delle specifiche riguardanti gli aggiornamenti dei dati stradali statici, dei dati dinamici sullo stato delle strade e dei dati sul traffico stradale dovrebbero applicarsi unicamente ai dati effettivamente raccolti e disponibili in un formato leggibile da un dispositivo informatico. Nel contempo, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cercare modi efficaci in termini di costi adeguati alle loro esigenze per la digitalizzazione di dati stradali statici esistenti.
- (17) Le presenti specifiche non dovrebbero obbligare le autorità stradali e gli operatori stradali a definire e attuare piani sul traffico e misure provvisorie di gestione del traffico. Esse non dovrebbero obbligare i fornitori di servizi a condividere i propri dati con altri fornitori di servizi. I fornitori di servizi dovrebbero essere liberi di concludere tra loro accordi commerciali per il riutilizzo dei dati pertinenti.
- (18) Gli Stati membri e le parti interessate nel settore degli ITS dovrebbero essere incoraggiati a cooperare per raggiungere un accordo sulle definizioni comuni di qualità dei dati al fine di utilizzare indicatori comuni a questo riguardo in tutta la catena di valore dei dati sul traffico, quali la completezza, la precisione e l'aggiornamento dei dati, il metodo di acquisizione e il metodo di georeferenziazione utilizzato, nonché i controlli di qualità applicati. Essi dovrebbero inoltre essere incoraggiati a lavorare ulteriormente per stabilire metodi associati di misurazione e monitoraggio della qualità dei diversi tipi di dati. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a condividere le loro conoscenze, esperienze e migliori pratiche in questo settore.
- (19) È riconosciuto che l'uso dei dati sulle strade e sul traffico e di servizi di informazione sul traffico in tempo reale prodotti da fornitori privati di servizi possa rappresentare, per le autorità pubbliche, un modo efficace in termini di costi di migliorare la gestione del traffico e la gestione e la manutenzione delle infrastrutture. Tuttavia, le condizioni e i termini specifici applicabili all'uso o al riutilizzo di tali dati e servizi associati dovrebbero essere lasciati alle parti in causa, fatte salve le disposizioni della direttiva 2003/98/CE.
- (20) I fornitori di servizi privati possono utilizzare dati stradali statici, dati dinamici sullo stato delle strade e dati sul traffico raccolti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali come dati di calcolo per i propri servizi di informazione sul traffico in tempo reale. Le condizioni e i termini specifici applicabili al riutilizzo di tali dati dovrebbero essere lasciati alle parti in causa, fatte salve le disposizioni della direttiva 2003/98/CE.

- (21) Al fine di assicurarsi che le presenti specifiche siano attuate correttamente, gli Stati membri dovrebbero verificare la conformità ai requisiti per quanto riguarda l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulla strada e sul traffico da parte delle autorità stradali, degli operatori stradali, dei produttori di carte digitali e dei fornitori di servizi. A tal fine, le autorità competenti dovrebbero avere la possibilità di fare affidamento su dichiarazioni di conformità basate su elementi concreti presentate da autorità stradali, operatori stradali, produttori di carte digitali e fornitori di servizi.
- (22) Le presenti specifiche non limitano la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche nella misura in cui esse non le obbligano ad adottare una posizione specifica per quanto riguarda le informazioni da divulgare e lasciano agli Stati membri un margine sufficiente per tenere conto delle loro tradizioni costituzionali nazionali per quanto riguarda la libertà di espressione delle emittenti radiofoniche.
- (23) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e ha espresso un parere il 17 giugno 2015,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

### **Oggetto e campo di applicazione**

Il presente regolamento stabilisce le specifiche necessarie per assicurare l'accessibilità, lo scambio, il riutilizzo e l'aggiornamento dei dati sulle strade e sul traffico da parte delle autorità stradali, degli operatori stradali e dei fornitori di servizi per la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

Esso si applica all'intera rete stradale transeuropea, come pure alle autostrade non comprese in questa rete e alle zone prioritarie individuate dalle autorità nazionali, ove queste ultime lo reputino pertinente.

Esso si applica a norma dell'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE.

#### *Articolo 2*

### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 della direttiva 2010/40/UE.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «rete stradale transeuropea centrale», l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete centrale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 2) «rete stradale transeuropea globale», l'infrastruttura di trasporto stradale che fa parte della rete globale quale definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013;
- 3) «autostrada», una strada che è designata come tale dallo Stato membro in cui ha sede;
- 4) «zone prioritarie», i tratti stradali, in particolare nelle aree urbane, che non fanno parte della rete stradale transeuropea globale e che non sono autostrade, identificati dalle autorità nazionali che lo ritengono pertinente, sulla base dei livelli di congestione ricorrente del traffico o di altre considerazioni relative alla gestione del traffico;
- 5) «accessibilità dei dati», la possibilità di chiedere ed ottenere i dati in qualsiasi momento in formato leggibile tramite un dispositivo informatico;

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

- 6) «dati stradali statici», dati stradali che non cambiano spesso o regolarmente, come i dati indicati nel punto 1 dell'allegato;
- 7) «dati dinamici sullo stato delle strade», dati stradali che cambiano spesso o regolarmente e descrivono lo stato delle strade, come i dati indicati nel punto 2 dell'allegato;
- 8) «dati sul traffico», dati sulle caratteristiche del traffico stradale, come i dati indicati al punto 3 dell'allegato;
- 9) «aggiornamento dei dati», qualsiasi modifica dei dati esistenti, compresa la loro cancellazione o l'inserimento di elementi nuovi o ulteriori;
- 10) «informazioni sul traffico in tempo reale», informazioni derivati da dati stradali statici, dati dinamici sullo stato delle strade, dati sul traffico o dalla loro combinazione, forniti da qualsiasi autorità stradale, operatore stradale o fornitore di servizi, per gli utenti e gli utenti finali, tramite qualsiasi mezzo di comunicazione;
- 11) «servizi di informazione sul traffico in tempo reale», un servizio ITS che offre agli utenti e agli utenti finali informazioni immediate sul traffico in tempo reale;
- 12) «autorità stradale», qualsiasi autorità pubblica responsabile della pianificazione, del controllo o della gestione delle strade che rientrano nella sua competenza territoriale;
- 13) «operatore stradale», qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che è responsabile della manutenzione e della gestione della strada;
- 14) «fornitore di servizi», qualsiasi fornitore pubblico o privato di servizi di informazione sul traffico in tempo reale agli utenti e agli utenti finali, ad esclusione di un semplice intermediario che ritrasmette le informazioni;
- 15) «utente», qualsiasi autorità stradale, operatore stradale, fornitore di servizi e produttore di carte digitali;
- 16) «utente finale», un utente della strada, una persona fisica o giuridica, che abbia accesso a servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- 17) «punto di accesso», un'interfaccia digitale in cui i dati stradali statici, i dati dinamici sullo stato delle strade e i dati sul traffico, unitamente ai metadati corrispondenti, sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti, o dove le fonti e i metadati di tali dati sono resi accessibili per il riutilizzo da parte degli utenti;
- 18) «metadati», una descrizione strutturata del contenuto dei dati che agevola la ricerca e l'utilizzo di tali dati;
- 19) «servizi di ricerca», i servizi che consentono la ricerca dei dati richiesti utilizzando il contenuto dei metadati corrispondenti e la visualizzazione di tali contenuti;
- 20) «misure provvisorie di gestione del traffico», misure provvisorie intese a risolvere una determinata perturbazione del traffico e progettate, ad esempio, per controllare e orientare i flussi di traffico;
- 21) «piani sul traffico», misure di gestione del traffico permanenti progettate da gestori del traffico al fine di controllare e orientare i flussi di traffico in risposta alle perturbazioni ricorrenti o permanenti del traffico.

### Articolo 3

#### **Punti d'accesso nazionali**

1. Ogni Stato membro istituisce un punto d'accesso nazionale. Il punto di accesso nazionale costituisce un unico punto di accesso per gli utenti ai dati sulle strade e sul traffico, compresi gli aggiornamenti dei dati, forniti dalle autorità stradali, dagli operatori stradali e dai fornitori di servizi e relativi al territorio di un determinato Stato membro.
2. I punti di accesso nazionali esistenti che sono stati stabiliti per soddisfare i requisiti derivanti da altri atti delegati adottati a norma della direttiva 2010/40/UE possono essere utilizzati, se ritenuto opportuno dagli Stati membri, come punti di accesso nazionali.
3. I punti di accesso nazionali devono fornire adeguati servizi di ricerca per gli utenti.
4. Le autorità stradali e gli operatori stradali, in cooperazione con i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi, garantiscono la predisposizione di metadati appropriati al fine di consentire agli utenti di reperire e utilizzare le serie di dati accessibili tramite i punti d'accesso nazionali.
5. Due o più Stati membri possono istituire un punto di accesso comune.

*Articolo 4***Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati stradali statici**

1. Al fine di facilitare la predisposizione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione, le autorità stradali e gli operatori stradali forniscono i dati stradali statici che raccolgono e aggiornano a norma dell'articolo 8 in un formato standard, se disponibile, o in qualsiasi altro formato leggibile da un dispositivo informatico.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo da parte di qualsiasi produttore di carte digitali o fornitore di servizi all'interno del territorio dell'Unione:
  - a) su una base non discriminatoria;
  - b) secondo una tempistica che permette la fornitura tempestiva dei servizi d'informazione sul traffico in tempo reale;
  - c) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;
  - d) le autorità stradali, gli operatori stradali, i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi che utilizzano i dati stradali statici di cui al paragrafo 1, collaborano al fine di garantire che eventuali inesattezze relative ai dati stradali statici siano segnalate senza indugio alle autorità stradali e agli operatori stradali da cui provengono le informazioni.
3. Quando i fornitori di servizi utilizzano dati stradali statici di cui al paragrafo 1, forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali, tengono conto, per quanto possibile, di eventuali piani sul traffico elaborati dalle autorità competenti.

*Articolo 5***Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati dinamici sullo stato delle strade**

1. Al fine di facilitare la predisposizione di servizi di informazione compatibili, interoperabili e continui sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione, le autorità stradali e gli operatori stradali forniscono i dati dinamici sullo stato delle strade da loro raccolti e li aggiornano a norma dell'articolo 9 in formato DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o altro formato leggibile da un dispositivo informatico che sia perfettamente compatibile e interoperabile con DATEX II.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi fornitore di servizi all'interno del territorio dell'Unione:
  - a) su una base non discriminatoria;
  - b) secondo una tempistica che permette la fornitura tempestiva dei servizi d'informazione sul traffico in tempo reale;
  - c) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3.
3. Quando i fornitori di servizi utilizzano dati dinamici sullo stato delle strade di cui al paragrafo 1, forniti dalle autorità stradali e dagli operatori stradali, tengono conto, per quanto possibile, di eventuali misure provvisorie di gestione del traffico adottate dalle autorità competenti.

*Articolo 6***Accessibilità, scambio e riutilizzo dei dati sul traffico**

1. Al fine di facilitare la predisposizione di servizi di informazione compatibili, interoperabili e continui sul traffico in tempo reale in tutta l'Unione, le autorità stradali e gli operatori stradali forniscono i dati sul traffico da loro raccolti e li aggiornano a norma dell'articolo 10 in formato DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o altro formato leggibile da un dispositivo informatico che sia perfettamente compatibile e interoperabile con DATEX II.
2. I dati di cui al paragrafo 1 e i metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla qualità degli stessi, sono accessibili a fini di scambio e di riutilizzo a qualsiasi fornitore di servizi all'interno del territorio dell'Unione:
  - a) su una base non discriminatoria;
  - b) secondo una tempistica che permette la fornitura tempestiva dei servizi d'informazione sul traffico in tempo reale;
  - c) tramite il punto di accesso nazionale o comune di cui all'articolo 3;

3. Al fine di ottimizzare la gestione del traffico, le autorità stradali e gli operatori stradali possono chiedere ai fornitori di servizi di fornire i dati sul traffico da loro raccolti e aggiornati a norma dell'articolo 10. Tali dati sono forniti nel formato DATEX II (CEN/TS 16157 e successivi aggiornamenti) o altro formato leggibile da un dispositivo informatico che sia perfettamente compatibile e interoperabile con DATEX II, tramite il punto di accesso di cui all'articolo 3 e sono corredati dei metadati corrispondenti, comprese le informazioni sulla loro qualità.

#### Articolo 7

### Aggiornamenti dei dati

I servizi di informazione sul traffico in tempo reale sono basati sugli aggiornamenti dei dati stradali statici, dei dati dinamici sullo stato delle strade e dei dati sul traffico, oppure di una loro combinazione. Tutti i dati sono aggiornati regolarmente dalle autorità stradali, dagli operatori stradali e dai fornitori di servizi conformemente alle disposizioni di cui agli articoli da 8 a 10. Le autorità stradali, gli operatori stradali e i fornitori di servizi correggono, in modo tempestivo, eventuali inesattezze da loro rinvenute nei rispettivi dati o segnalate a questi ultimi da tutti gli utenti e utenti finali.

#### Articolo 8

### Aggiornamento dei dati stradali statici

1. Gli aggiornamenti dei dati stradali statici riguardano almeno i seguenti parametri:

- a) la tipologia dei dati stradali statici, di cui al punto 1 dell'allegato, interessati dall'aggiornamento;
- b) l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento;
- c) il tipo di aggiornamento (inserimento, modifica o cancellazione);
- d) la descrizione dell'aggiornamento;
- e) la data in cui i dati sono stati aggiornati;
- f) la data e l'ora in cui si è verificato o è previsto che si verifichi il cambiamento di una determinata circostanza;
- g) la qualità dell'aggiornamento dei dati;

l'ubicazione della circostanza interessata dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o generalmente accettato che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. Le autorità stradali e gli operatori stradali garantiscono il tempestivo aggiornamento dei dati stradali statici e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono in anticipo tali aggiornamenti agli utenti.

3. Quando i produttori di carte digitali e i fornitori di servizi utilizzano gli aggiornamenti dei dati stradali statici, essi garantiscono che tali aggiornamenti siano trattati tempestivamente al fine di rendere le informazioni accessibili senza indugio agli utenti finali.

#### Articolo 9

### Aggiornamento dei dati dinamici sullo stato delle strade

1. Gli aggiornamenti dei dati dinamici sullo stato delle strade riguardano almeno i seguenti parametri:

- a) la tipologia di dati dinamici sullo stato delle strade di cui al punto 2 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
- b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
- c) il periodo in cui si è verificato l'evento o la circostanza interessati dall'aggiornamento;
- d) la qualità dell'aggiornamento dei dati.

L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o generalmente accettato che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. Le autorità stradali e gli operatori stradali garantiscono il tempestivo aggiornamento dei dati dinamici sullo stato delle strade e, se ne sono a conoscenza e ne hanno la possibilità, forniscono tali aggiornamenti in anticipo.
3. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei pertinenti dati dinamici sullo stato delle strade.
4. Quando i fornitori di servizi utilizzano gli aggiornamenti dei dati dinamici sullo stato delle strade, essi garantiscono che tali aggiornamenti siano trattati tempestivamente al fine di rendere le informazioni accessibili senza indugio agli utenti finali.

#### *Articolo 10*

### **Aggiornamento dei dati sul traffico**

1. Gli aggiornamenti dei dati sul traffico includono, come minimo, i seguenti parametri:
  - a) la tipologia di dati sul traffico di cui al punto 3 dell'allegato interessato dall'aggiornamento e, se del caso, una sua breve descrizione;
  - b) l'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento;
  - c) la qualità dell'aggiornamento dei dati;

L'ubicazione dell'evento o della circostanza interessati dall'aggiornamento è determinata sulla base di un metodo di georeferenziazione dinamica standardizzato o generalmente accettato che consenta una decodifica e un'interpretazione certe di tale ubicazione.

2. Le informazioni sul traffico in tempo reale sono modificate di conseguenza o revocate dagli operatori stradali e dai fornitori di servizi non appena possibile dopo l'avvenuta modifica dello status dei pertinenti dati sul traffico.
3. Quando i fornitori di servizi utilizzano gli aggiornamenti dei dati sul traffico, essi garantiscono che tali aggiornamenti siano trattati tempestivamente al fine di rendere le informazioni accessibili senza indugio agli utenti finali.

#### *Articolo 11*

### **Valutazione di conformità**

1. Gli Stati membri valutano se i requisiti di cui agli articoli da 3 a 10 sono rispettati dalle autorità stradali, dagli operatori stradali, dai produttori di carte digitali e dai fornitori di servizi, conformemente ai paragrafi 2 e 3.
2. Al fine di procedere alla valutazione, le autorità competenti degli Stati membri possono chiedere alle autorità stradali, agli operatori stradali, ai produttori di carte digitali e ai fornitori di servizi, i seguenti documenti:
  - a) una descrizione dei dati sulle strade e sul traffico, sulle carte digitali o sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale da esse forniti nonché le informazioni relative alla loro qualità e alle condizioni di riutilizzo di tali dati;
  - b) una dichiarazione di conformità ai requisiti previsti agli articoli da 3 a 10 basata su elementi concreti.
3. Gli Stati membri effettuano controlli casuali per accertare la correttezza delle dichiarazioni di cui alla lettera b) del paragrafo 2.

#### *Articolo 12*

### **Relazioni**

1. Al più tardi entro il 13 luglio 2017 gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sulle misure adottate, se del caso, per istituire un punto nazionale di accesso e le modalità del suo funzionamento e, se pertinente, l'elenco delle autostrade non comprese nella rete stradale transeuropea globale e delle zone prioritarie identificate.

2. Al più tardi entro il 13 luglio 2018 e, in seguito, ogni due anni civili, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione contenente le seguenti informazioni:

- a) i progressi compiuti in termini di accessibilità, scambio e riutilizzo delle tipologie dei dati sulle strade e sul traffico definite nell'allegato;
- b) l'ambito geografico e il contenuto dei dati sulle strade e sul traffico dei servizi di informazione sul traffico in tempo reale e la loro qualità, compresi i criteri utilizzati per definire tale qualità e gli strumenti utilizzati per monitorarla;
- c) i risultati della valutazione di conformità di cui all'articolo 11 con i requisiti di cui agli articoli da 3 a 10;
- d) se pertinente, la descrizione delle modifiche apportate al punto nazionale o comune di accesso;
- e) se pertinente, la descrizione delle modifiche apportate alle zone prioritarie.

#### *Articolo 13*

#### **Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 13 luglio 2017.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 18 dicembre 2014

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ALLEGATO

## CATEGORIE DI DATI

(quali definite agli articoli 2, 8, 9, 10 e 12)

1. Le tipologie di dati stradali statici sono, in particolare, le seguenti:
  - a) collegamenti della rete stradale e loro caratteristiche fisiche, come ad esempio:
    - i) geometria;
    - ii) larghezza della strada;
    - iii) numero di corsie;
    - iv) pendenze;
    - v) raccordi;
  - b) classificazione delle strade;
  - c) segnaletica che rifletta la normativa stradale e indichi i pericoli, come ad esempio:
    - i) condizioni di accesso alle gallerie;
    - ii) condizioni di accesso ai ponti;
    - iii) restrizioni di accesso permanenti;
    - iv) altre norme che regolano il traffico;
  - d) limiti di velocità;
  - e) piani sul traffico;
  - f) norme per la consegna delle merci;
  - g) ubicazione delle stazioni di pedaggio;
  - h) identificazione delle strade soggette a pedaggio, dei diritti di utenza stradale fissi applicabili e delle modalità di pagamento disponibili;
  - i) ubicazione dei parcheggi e delle aree di servizio;
  - j) ubicazione dei punti di ricarica per i veicoli elettrici e relative condizioni d'uso;
  - k) ubicazione delle stazioni di gas naturale compresso, gas naturale liquefatto, gas di petrolio liquefatto;
  - l) ubicazione delle fermate dei mezzi pubblici di trasporto e dei punti di interscambio;
  - m) ubicazione delle zone di consegna.
2. Le tipologie dei dati dinamici sullo stato delle strade sono, in particolare, le seguenti:
  - a) chiusura di strade;
  - b) chiusura di corsie;
  - c) chiusura di ponti;
  - d) divieto di sorpasso per i veicoli pesanti;
  - e) lavori stradali;
  - f) incidenti e inconvenienti;
  - g) limiti di velocità dinamici;

- h) direzione di marcia sulle corsie reversibili;
- i) cattive condizioni della strada;
- j) misure di gestione del traffico provvisorie;
- k) diritti di utenza stradale variabili e modalità di pagamento disponibili;
- l) disponibilità di aree di parcheggio;
- m) disponibilità di zone di consegna;
- n) tariffe di parcheggio;
- o) disponibilità di punti di ricarica per i veicoli elettrici;
- p) condizioni meteorologiche che influiscono sulla superficie della strada e sulla visibilità.

Non è necessario includere tali dati a breve termine negli aggiornamenti delle carte digitali in quanto non sono considerate modifiche di natura permanente.

3. Le tipologie di dati sul traffico sono in particolare le seguenti:

- a) volume del traffico;
  - b) velocità;
  - c) ubicazione e lunghezza delle code;
  - d) tempi di percorrenza;
  - e) tempi di attesa alle frontiere di paesi terzi.
-