

COM(2021) 813 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 janvier 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 janvier 2022

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Directive du Parlement européen et du Conseil 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

E 16386



COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**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)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la 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 transport¹.

• Justification et objectifs de la proposition

La mobilité et les transports sont essentiels pour les citoyens européens et pour l'économie européenne dans son ensemble. La libre circulation des personnes et des marchandises à travers ses frontières intérieures est une liberté fondamentale de l'Union européenne (UE) et de son marché unique. En décembre 2020, la Commission européenne a adopté la communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente (ci-après la «stratégie»)², qui propose une transformation fondamentale du système de transport européen afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. La numérisation est un élément moteur indispensable de cette transformation. Grâce à elle, l'ensemble du système de transport pourra fonctionner sans interruption et de manière plus efficace. Elle accroîtra également les niveaux de sûreté, de sécurité, de fiabilité et de confort.

La stratégie définit le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) comme une action clé dans la mise en place d'un système de mobilité multimodale, connectée et automatisée, qui associe des innovations telles que la mobilité à la demande et la mobilité coopérative, connectée et automatisée. La mobilité coopérative, connectée et automatisée transforme un conducteur en un utilisateur d'un parc de véhicules partagés, pleinement intégré dans un système de transport multimodal fonctionnant sans interruption grâce à des services numériques de mobilité multimodale tels que les applications de mobilité à la demande.

La stratégie est claire: afin de rendre les transports réellement plus durables, nous devons mettre en place une multimodalité efficace et sans interruption permettant l'usage du mode de transport le plus efficace pour chaque segment du trajet. En outre, chaque mode doit devenir plus efficace; pour le transport routier, cela signifie que les solutions partagées constituent de plus en plus une solution de remplacement viable à la possession de véhicules privés. Une telle solution favorise également l'adoption de véhicules à émission zéro, étant donné que les utilisateurs de services de mobilité partagée auront un parc complet à leur disposition. L'anxiété quant à l'autonomie ou au coût d'achat est alors atténuée, en particulier lorsque ce parc de véhicules peut se recharger automatiquement. En d'autres termes, les nouveaux services STI peuvent accélérer l'adoption de véhicules à émission zéro, et contribuer à une utilisation plus efficace de ces véhicules.

Enfin, la fluidification des flux de circulation routière (l'objectif des parcs de véhicules à émission zéro n'étant pas de générer des embouteillages à émission zéro) contribuera également à rendre les transports plus durables. Idéalement, les véhicules partagés à émission zéro fonctionnent comme des services d'apport vers des modes de transport existants et encore plus efficaces, tant pour les passagers que pour les marchandises, en assurant des déplacements sans interruption et plus inclusifs. La congestion coûte à l'économie de l'UE

¹ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

² COM(2020) 789 final.

plus de 1 % du PIB par an³, en raison du temps perdu par les citoyens et les travailleurs, mais aussi à cause du manque de fiabilité et d'efficacité qui en résulte pour l'approvisionnement de l'économie. En réduisant les incidents et en améliorant la gestion du trafic, les STI peuvent contribuer à réduire la congestion et à améliorer grandement l'efficacité économique et la compétitivité de l'économie de l'UE. Le déploiement des STI peut potentiellement améliorer sensiblement la sécurité routière, l'efficacité du trafic et le confort, en aidant les usagers des transports à prendre les bonnes décisions et à s'adapter à la situation du trafic. Les STI permettent aussi de mieux utiliser les infrastructures existantes, d'accroître les possibilités de transport multimodal et d'améliorer la gestion de la circulation.

La communication relative à une stratégie européenne pour les données⁴, adoptée par la Commission en février 2020, reconnaît que l'innovation fondée sur les données apportera des avantages considérables au public grâce à sa contribution au pacte vert pour l'Europe⁵ et à l'adaptation de l'Europe à l'ère numérique⁶.

La directive 2010/40/UE (la directive STI) a été conçue pour servir de cadre visant à accélérer et coordonner le déploiement et l'utilisation des STI appliqués au transport routier et à ses interfaces avec d'autres modes de transport.

La stratégie annonçait une révision prochaine de la directive STI, y compris de certains de ses règlements délégués. Elle a également souligné l'intention de la Commission de soutenir la création d'un mécanisme de coordination en 2021 pour les points d'accès nationaux (PAN) établis au titre de la directive STI.

La Commission a procédé à une évaluation ex post de la directive STI⁷, dans laquelle elle a conclu que la directive avait eu une incidence positive sur le déploiement des STI dans l'ensemble de l'UE. Elle a aussi conclu que la directive restait un outil pertinent pour traiter: i) un manque de coordination dans le déploiement des STI dans l'ensemble de l'UE; et ii) le déploiement lent, risqué et économiquement inefficace des STI. Elle a en outre fait observer que l'utilisation des STI est en augmentation, mais que le déploiement des STI reste malgré tout souvent limité du point de vue de la couverture géographique. Il est clairement nécessaire de prendre des mesures supplémentaires en matière d'interopérabilité, de coopération et de partage des données afin de permettre des services STI parfaitement continus dans toute l'UE.

En octobre 2019, la Commission a aussi présenté un rapport au Parlement européen et au Conseil concernant l'application de la directive STI. Ce rapport soulignait la nécessité: i) d'améliorer encore la coordination en matière d'accessibilité des données; ii) de tenir compte de l'émergence de nouveaux thèmes et enjeux liés aux STI; et iii) d'améliorer la disponibilité des principaux types de données sur l'ensemble du réseau de transport routier (c'est-à-dire en mettant ces types de données à disposition dans un format numérique lisible par machine).

Par conséquent, la présente proposition s'attaque aux problèmes suivants: i) le manque d'interopérabilité et de continuité des applications, des systèmes et des services; ii) le manque de concertation et de coopération effective entre les parties prenantes; et iii) les problèmes non résolus liés à la disponibilité et au partage de données à l'appui des services STI. Elle y parvient notamment en élargissant le champ d'application actuel de la directive afin de

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_fr

⁷ SWD(2019) 368 final.

couvrir les défis nouveaux et émergents, et en rendant obligatoires les services STI essentiels dans l'ensemble de l'UE. Le déploiement des services STI sera intensifié par la disponibilité des données nécessaires pour fournir des informations fiables, ce qui permettra de tirer parti des avantages de la numérisation dans le secteur du transport routier. Des règles supplémentaires visant à améliorer l'alignement sur les pratiques et les normes actuelles permettront également de s'attaquer aux problèmes susmentionnés.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition fait partie d'un ensemble d'initiatives législatives visant à contribuer aux objectifs de décarbonation, de numérisation et de renforcement de la résilience des infrastructures de transport. Outre la révision de la directive STI, ce paquet comprend la révision du règlement RTE-T⁸ et du paquet sur la mobilité urbaine⁹, qui contiennent tous deux des dispositions relatives au déploiement des services STI. Par exemple, la révision du règlement RTE-T porte sur les moyens de détecter les événements liés à la sécurité routière, ce qui permet de prévoir la fourniture aux usagers de la route des informations sur la circulation liées à la sécurité routière dans le cadre de la présente proposition.

La présente proposition est cohérente avec la proposition de nouveau règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs présentée par la Commission le 14 juillet 2021¹⁰, qui abrogerait la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹¹. Les données relatives aux points de recharge et de ravitaillement mises à disposition en vertu de ce règlement doivent être rendues accessibles par l'intermédiaire des PAN établis en vertu de la directive STI.

La présente proposition est également cohérente et alignée sur d'autres cadres juridiques dans le domaine des transports, tels que le règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises¹² et d'autres actes législatifs relatifs aux différents modes de transport, notamment en ce qui concerne la définition du champ d'application figurant à l'annexe I de la présente directive et la valeur ajoutée pour le développement de services numériques de mobilité multimodale.

En ce qui concerne la sécurité routière, la stratégie a confirmé l'ambition de se rapprocher de l'objectif «zéro décès» pour tous les modes de transport dans l'UE d'ici à 2050. Pour ce qui est du transport routier, plusieurs actions relevant du champ d'application de la directive STI contribuent à cet objectif ambitieux. Par exemple, le système eCall est une mesure post-accident visant à améliorer la rapidité d'intervention en situation d'urgence et, partant, à réduire le nombre de décès et de blessures graves. Les STI coopératifs permettent aux véhicules, aux infrastructures de transport et aux autres usagers de la route de communiquer et de coordonner leurs actions. Ils sont susceptibles de réduire considérablement le nombre d'accidents ainsi que leur gravité. Les services d'informations sur les événements liés à la sécurité ou sur les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions contribuent à la sécurité des usagers de la route. La disponibilité obligatoire de données essentielles dans un format lisible par machine améliorera le fonctionnement des services de sécurité, tels que

⁸ 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_fr

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

¹² JO L 249 du 31.7.2020, p. 33.

l'adaptation intelligente de la vitesse, et la fourniture obligatoire de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité renforcera la sécurité de la circulation.

La présente proposition est cohérente avec les règles relatives aux droits et obligations des passagers, telles que les règles énoncées à l'article 10 du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil¹³.

Par ailleurs, une révision du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission¹⁴ en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation est en cours¹⁵. Cette révision devrait recenser les types de données essentielles et introduire certains nouveaux types de données essentielles liées aux réglementations routières: i) restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur; ii) rues à sens unique; et iii) limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès et conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé. La présente proposition est cohérente avec les modifications qu'il est prévu d'apporter à l'acte délégué. Par ailleurs, compte tenu de l'importance de ces trois points supplémentaires concernant les données, il conviendra, lorsque le nouvel acte délégué aura été adopté, de les ajouter à la liste des types de données dont la disponibilité et la fourniture doivent être rendues obligatoires.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La stratégie européenne pour les données annonçait la mise en place d'espaces communs des données interopérables, à l'échelle de l'UE, dans des secteurs économiques stratégiques et des domaines d'intérêt public. Parmi ces espaces de données figure l'espace européen commun des données relatives à la mobilité. La directive STI est un élément important de l'espace européen commun des données relatives à la mobilité, car elle prévoit la disponibilité et l'accessibilité des données sur la circulation et les déplacements multimodaux par l'intermédiaire des PAN.

Ces données alimentent en particulier les systèmes avancés d'assistance aux conducteurs, tels que les nouveaux systèmes de véhicule au sens du règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale¹⁶.

La proposition a été alignée sur d'autres cadres juridiques de l'UE, tels que le règlement général sur la protection des données¹⁷ [règlement (UE) 2016/679], la directive vie privée et communications électroniques¹⁸ (directive 2002/58/CE) et le règlement (UE) 2019/2144 sur la sécurité générale¹⁹. Le cas échéant, les mesures prévues dans la présente proposition doivent tenir dûment compte de la future législation sur l'intelligence artificielle²⁰.

¹³ Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).

¹⁴ 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).

¹⁵ L'acte délégué devrait être adopté au premier trimestre 2022.

¹⁶ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

¹⁷ JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

¹⁸ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

¹⁹ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

²⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union [COM(2021) 206 final].

La présente directive soutient les politiques de recherche et d'innovation en matière de climat, d'énergie et de mobilité au titre du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» pour la période 2021-2027 en ce qui concerne la recherche et le développement de technologies innovantes dans le domaine des STI, des STI coopératifs (STI-C) et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La modification n'a aucune incidence sur la base juridique de la directive STI, qui est l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

La directive STI porte sur les aspects transnationaux du transport qui ne peuvent pas être traités de manière satisfaisante par les États membres à eux seuls, tels que l'interopérabilité des équipements et le renforcement du marché intérieur des services STI au niveau mondial. Elle contribue ainsi à l'emploi et à la croissance.

Conformément au principe de subsidiarité, l'utilisation d'une directive ou d'une directive-cadre telle que la directive STI demeure l'un des moyens les plus appropriés pour atteindre l'objectif poursuivi. Les principes généraux de la mise en œuvre des STI et les conditions propices à celle-ci sont établis à l'aide de spécifications élaborées avec la participation active d'experts thématiques désignés par les États membres.

La Commission estime qu'il devrait être obligatoire de mettre à disposition et de fournir certains types de données et certains services STI. Les premières listes de ces données et services figurent dans la proposition. La proposition prévoit également un mécanisme de mise à jour de ces listes, fondé sur une consultation renforcée des parties prenantes et l'approbation préalable formelle des États membres.

Dans le cadre de ses prérogatives institutionnelles, la Commission renforcera également le rôle du groupe consultatif européen sur les STI, qui compte des représentants des parties prenantes des secteurs public et privé dans le domaine des STI. Ces parties prenantes conseillent la Commission sur les aspects techniques et commerciaux de la mise en œuvre et du déploiement des STI dans l'UE.

• Proportionnalité

Conformément au principe de proportionnalité, la présente proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses objectifs. La Commission juge toutes les mesures proportionnées en ce qui concerne leur incidence, comme le démontre l'analyse d'impact qui accompagne la présente initiative²¹. L'intervention proposée: i) adapte le champ d'application de la directive STI pour couvrir les domaines des services STI nouveaux et émergents; ii) renforce les rôles des parties prenantes et la coordination entre elles; et iii) rend obligatoires la mise à disposition de données essentielles et la prestation de services essentiels. Ces modifications sont nécessaires pour adapter le cadre juridique des STI à un paysage en évolution et pour garantir la disponibilité des données et des services nécessaires à la poursuite des objectifs de la stratégie.

21

Ajouter une référence

- **Choix de l'instrument**

En raison du caractère limité des modifications à apporter à la directive STI, la Commission considère qu'une modification constitue la meilleure option pour réviser la directive.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

L'évaluation ex post REFIT de la directive STI a permis de conclure que le champ d'application de la directive STI restait d'actualité, les domaines prioritaires recensés couvrant toujours les thèmes, services et données pertinents. Les parties prenantes ont aussi considéré que la directive et ses actes délégués avaient contribué à réduire les externalités négatives du secteur des transports.

Dans le même temps, au vu de l'évolution de la société et des technologies, l'évaluation a permis de conclure qu'un certain nombre de domaines nécessitaient une attention accrue à l'avenir, parmi lesquels la mobilité coopérative, connectée et automatisée. En outre, selon l'évaluation, il fallait s'attendre à ce que la mise à disposition des données pertinentes et de l'infrastructure STI aboutisse au déploiement de services continus à l'échelle de l'UE. Elle a également révélé que seul un nombre limité de services STI interopérables avaient été déployés jusqu'à présent. L'évaluation a souligné la réticence persistante à partager les données, qui reste un facteur limitant, ainsi que la nécessité d'améliorer la coopération avec les parties prenantes et entre ces dernières.

Les problèmes que la proposition vise à résoudre ont été définis lors de l'évaluation, et sont les suivants: i) le manque d'interopérabilité et de continuité des applications, des systèmes et des services; ii) le manque de concertation et de coopération effective entre les parties prenantes; et iii) les problèmes non résolus liés à la disponibilité et au partage de données à l'appui des services STI.

- **Consultations des parties prenantes**

Le processus de consultation²² a mobilisé les principaux groupes cibles selon trois méthodes différentes: une consultation publique, une consultation publique ouverte et des consultations ciblées. Ces méthodes sont examinées dans les paragraphes ci-après.

Une consultation publique sur l'analyse d'impact initiale (AII)²³ de la présente initiative a été menée du 8 octobre au 19 novembre 2020. La Commission a reçu 34 réponses à cette consultation publique, principalement de la part d'entreprises, d'associations professionnelles et d'autorités publiques. Des ONG, des associations de consommateurs et des particuliers ont également répondu à l'AII.

Une consultation publique ouverte a été lancée le 3 novembre 2020 et est restée ouverte jusqu'au 2 février 2021. Le questionnaire de la consultation publique ouverte invitait les parties prenantes à formuler des observations sur les principaux aspects de l'analyse d'impact, à savoir: i) les principaux problèmes abordés dans l'analyse d'impact; ii) les causes de ces problèmes; iii) les éventuelles politiques à mener pour remédier à ces problèmes et causes;

²² De plus amples informations figurent à l'annexe F de l'étude d'appui, qui contient un rapport sur la consultation des parties prenantes.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Systemes-de-transport-intelligents-revision-de-la-reglementation-de-l%E2%80%99UE- fr>

iv) les incidences probables de ces éventuelles mesures; et v) la pertinence d'une action au niveau de l'UE pour résoudre ces problèmes. La Commission a reçu 149 réponses au total.

Les consultations ciblées se composaient des quatre parties suivantes:

- une enquête en ligne adressée à tous les principaux groupes de parties prenantes a été lancée le 15 février 2021 et est restée ouverte jusqu'au 26 mars 2021;
- un programme d'entretiens avec 53 parties prenantes issues de tous les principaux groupes de parties prenantes a été lancé le 16 février 2021 et est resté ouvert jusqu'au 6 mai 2021. En outre, six entretiens exploratoires avec les principales parties prenantes ont été menés au cours de la phase initiale de l'étude (novembre/décembre 2020);
- six ateliers avec les parties prenantes ont eu lieu entre décembre 2020 et juin 2021;
- le comité européen des STI s'est réuni le 17 décembre 2020 et le 28 juin 2021.

Tout au long de la période de préparation de l'analyse d'impact, la Commission a également rencontré un large éventail de parties prenantes et a reçu plusieurs documents de prise de position.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Pour préparer cette initiative, la Commission a utilisé: i) les conclusions de l'évaluation ex post de la directive STI²⁴; ii) le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive²⁵; et iii) les rapports des États membres de 2020 sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive STI²⁶.

Les parties prenantes ont aussi fourni de nombreuses informations dans le cadre des exercices de consultation, lesquelles ont été complétées par des renseignements communiqués à la Commission sur une base ad hoc. L'analyse d'impact repose dans une large mesure sur une étude d'appui externe qui l'accompagne, réalisée par un consultant²⁷.

Une autre source d'informations provenait d'une vaste consultation menée par la Commission avec le groupe d'experts des États membres sur les STI²⁸ concernant la définition des types de données essentielles. Cet exercice a été réalisé dans le cadre de la révision du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission.

De manière générale, les sources utilisées pour élaborer le rapport d'analyse d'impact sont nombreuses, exhaustives et représentatives des différents groupes de parties prenantes.

- **Analyse d'impact**

Le comité d'examen de la réglementation a reçu le rapport d'analyse d'impact le 25 août 2021. Il a émis un avis favorable sur le rapport, assorti de réserves, le 27 septembre 2021. Le comité a estimé que le rapport devait être amélioré sur les points suivants: i) le champ d'application de l'initiative, par exemple la manière dont elle contribuera à la multimodalité et aux objectifs du pacte vert; ii) les problèmes spécifiques

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_fr

²⁷ Rapport final, étude d'appui à l'analyse d'impact concernant la révision de la directive STI (directive 2010/40/UE), 2021.

²⁸ Code E01941 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

traités et les choix stratégiques les plus critiques; iii) l'analyse des incidences; iv) le choix de l'option privilégiée; et v) les points de vue des parties prenantes.

Les sections 1 à 4 du rapport final d'analyse d'impact contiennent une description et une évaluation complètes de la valeur ajoutée de l'initiative et de ses liens avec d'autres initiatives stratégiques. Une description détaillée des options stratégiques figure à la section 5. Une analyse complète des incidences de toutes les options est présentée à la section 6, et une comparaison des options stratégiques est présentée à la section 7. Le résumé de l'analyse d'impact et l'avis du comité peuvent être consultés sur le site web de la Commission²⁹.

Trois options stratégiques ont été analysées dans le rapport final d'analyse d'impact. Ces trois options sont résumées ci-dessous.

- Option stratégique n° 1: renforcer les principes de coordination et de déploiement. Cette première option prévoit le plus grand nombre de mesures. Néanmoins, elle adopte pour l'essentiel une approche «allégée», notamment s'agissant: i) de modifier la directive pour permettre l'extension de son champ d'application dans les domaines des services STI nouveaux et émergents; ii) de remédier aux insuffisances de la coopération des parties prenantes au moyen de mesures visant à améliorer la coordination; et iii) de veiller à la cohérence des dispositions de la directive avec celles des autres instruments juridiques existants. Elle comprend également des mesures visant à: i) renforcer davantage la coordination entre toutes les parties prenantes; ii) institutionnaliser certaines parties du cadre de gouvernance; et iii) faire en sorte que la directive soit à l'épreuve du temps, afin qu'elle puisse fonctionner dans le cadre des initiatives de l'UE à venir.
- Option stratégique n° 2: rendre obligatoires la collecte et la mise à disposition de données essentielles. Cette intervention rend obligatoires la collecte et le partage de données cruciales pour le fonctionnement des services essentiels dans le but de stimuler le déploiement de ces services. Ces mesures conservent tous les autres aspects de l'option stratégique n° 1, tout en visant à améliorer: i) la disponibilité des données; ii) la qualité des données; iii) l'accès aux données; iv) l'échange des données; et v) l'utilisation des données.
- Option stratégique n° 3: rendre obligatoire la fourniture de services essentiels. Cette intervention prévoit la possibilité de rendre obligatoire le déploiement de services essentiels au moyen d'actes délégués. Elle tire tout particulièrement parti de l'amélioration de la disponibilité, de la qualité, de l'échange et de l'utilisation des données, favorisée par l'option stratégique n° 2, et vise à soutenir davantage le déploiement de services interopérables et continus.

La Commission préfère clairement l'option stratégique n° 2 par rapport à l'option stratégique n° 1, car elle génère des avantages nettement plus importants tout en présentant le meilleur rapport coûts-avantages. La collecte obligatoire de données et l'adoption des services STI qui en résulte renforcent également considérablement l'efficacité de la directive STI du point de vue de la réalisation de ses objectifs et la rendent plus cohérente. Le fait que la collecte obligatoire de données soit limitée à des données essentielles et génère des avantages très importants signifie également que l'option stratégique n° 2 est proportionnée.

La différence entre les avantages nets de l'option stratégique n° 2 et ceux de l'option stratégique n° 3 est inférieure à la différence entre les avantages nets de l'option stratégique

²⁹

Ajouter une référence

n° 1 et ceux de l'option stratégique n° 2. Cela étant, les différences entre les avantages nets de l'option stratégique n° 2 et ceux de l'option stratégique n° 3 restent très importantes. La principale différence réside dans une augmentation considérable des avantages liés à la sécurité entraînés par l'option stratégique n° 3 par rapport à l'option stratégique n° 2. Bien que l'option stratégique n° 3 présente également un niveau de coûts plus élevé, le rapport coûts-avantages marginal des coûts et avantages supplémentaires induits par celle-ci reste positif. L'option stratégique n° 3 constitue également l'option la plus cohérente. Bien qu'elle entraîne des coûts de mise en conformité considérables, la fourniture obligatoire de services STI essentiels pour la sécurité routière est également proportionnelle.

L'option privilégiée par la Commission est donc l'option stratégique n° 3 (qui englobe les options stratégiques n° 1 et 2), car: i) elle génère les plus grands avantages nets; ii) il s'agit de l'option la plus efficace; iii) elle est la plus à même d'atteindre les objectifs spécifiques de la directive STI; et iv) elle est la plus à même d'assurer le déploiement rapide et cohérent des services STI conformément aux objectifs de la stratégie.

L'analyse d'impact comprend une description détaillée des mesures prises dans le cadre des différentes options stratégiques, ainsi que les principaux impacts, coûts et avantages de chaque option.

- **Adéquation et simplification de la réglementation**

La proposition réduira les coûts administratifs supportés par les États membres, car elle simplifiera les obligations récurrentes en matière d'établissement de rapports et permettra l'utilisation d'un système commun d'établissement de rapports sur la mise en œuvre de la directive et de ses actes délégués. Au moyen d'un modèle commun et d'indicateurs clés de performance communs, elle facilitera également l'analyse et la comparaison des rapports. Toutefois, la proposition peut également accroître les coûts de coordination liés à la collecte des données, en particulier ceux supportés par les autorités locales.

Les PME ne sont pas spécifiquement ciblées par les mesures stratégiques et rien n'indique que ces mesures auront un impact différencié sur les entreprises de tailles différentes. Cela étant, la non-introduction de nouvelles spécifications et exigences standard en matière de données et l'absence de recours généralisé aux PAN auraient entraîné une fragmentation du marché. Or, si cette fragmentation du marché persistait, elle pourrait procurer un avantage comparatif aux grandes entreprises par rapport aux PME. Sur un marché harmonisé avec des normes harmonisées, les PME bénéficieront d'une réduction des barrières à l'entrée pour développer leurs activités et concurrencer les grandes entreprises sur un pied d'égalité.

La proposition devrait contribuer grandement à la mise en place de l'espace européen commun des données relatives à la mobilité prévu dans le cadre de la stratégie européenne pour les données. Elle contribuera à cet espace en augmentant la disponibilité des données auprès des PAN et en simplifiant la réutilisation des données par la normalisation des échanges de données et l'harmonisation des conditions d'accès.

- **Droits fondamentaux**

Afin d'atteindre l'objectif d'une mobilité sûre, durable, intelligente et résiliente, il peut être nécessaire de traiter des données relatives aux déplacements, à la circulation ou aux routes qui contiennent des données à caractère personnel. Lorsque le traitement de données à caractère personnel est nécessaire pour atteindre les objectifs de la directive STI, des règles plus détaillées, par exemple sur la question de savoir quelles données doivent être collectées, par qui et à quelles fins spécifiques, ne peuvent être fixées que dans des actes tertiaires fondés sur celle-ci. Lorsqu'elle proposera ces actes, la Commission tiendra dûment compte des exigences en matière de protection des données.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Cadre de l'UE des STI-C pour la fourniture d'une communication sécurisée et fiable**

La Commission s'appuie sur son expérience opérationnelle de la mise en œuvre de l'action de soutien «architecture de sécurité pour les infrastructures et les véhicules connectés en Europe», dans le cadre de laquelle elle a confié au Centre commun de recherche la mise en œuvre de la phase pilote (2018-2022) du système coopératif de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI (STI-C).

Dans l'attente de la formalisation de ce système dans un cadre contraignant (et de l'éventuelle création future d'entités spécialisées pour le gouverner), la Commission est considérée comme le sujet qui assumera les rôles d'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, de gestionnaire de la liste de confiance et de point de contact STI-C.

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission adoptera tous les cinq ans des programmes de travail qui définiront les actions pour lesquelles d'éventuelles spécifications européennes pourraient être adoptées ou pour lesquelles des données ou des services STI supplémentaires pourraient être exigés.

Les États membres feront rapport tous les trois ans sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la directive et de ses actes délégués, en utilisant un modèle commun et des indicateurs de performance clés communs.

Sur la base des rapports des États membres, la Commission présentera tous les trois ans un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive.

- **Documents explicatifs**

Conformément au considérant 27 de la proposition, les États membres doivent informer la Commission de leurs mesures de transposition en lui fournissant des documents explicatifs. Cette exigence découle des nouvelles dispositions prévues par la proposition en ce qui concerne la collecte des données et le déploiement des services. Ces nouvelles dispositions peuvent nécessiter l'adoption ou la modification d'une législation nationale supplémentaire. Pour permettre à la Commission de veiller à la bonne transposition de la directive, il est donc important que les États membres lui transmettent des documents explicatifs indiquant quelles dispositions existantes ou nouvelles de droit interne sont censées mettre en œuvre les mesures individuelles énoncées dans la proposition de directive.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La présente proposition modifie l'actuelle 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, telle que modifiée par la décision (UE) 2017/2380 du Parlement européen et du Conseil³⁰. La structure de la directive STI modifiée est exposée ci-dessous.

³⁰ JO L 340 du 20.12.2017, p. 1.

- L'article 1^{er}, point 1), adapte l'article 1^{er} de la directive actuelle, qui définit l'objet et le champ d'application de la directive, en ajoutant la disponibilité des données et le déploiement des services à l'objet et au champ d'application de la directive actuelle.
- L'article 1^{er}, point 2), actualise à l'article 2 de la directive actuelle le titre des quatre domaines prioritaires de la directive actuelle, étant donné que les domaines prioritaires sont réorganisés en fonction des types de services STI.
- L'article 1^{er}, point 3), étend la liste des définitions de la directive actuelle lorsque cela est nécessaire et approprié, compte tenu des modifications générales apportées au champ d'application et aux dispositions de la directive modifiée.
- L'article 1^{er}, point 4), étend les exigences imposées aux États membres à l'article 5 en ce qui concerne la coopération en matière de déploiement de services STI en application des spécifications adoptées au titre de la directive.
- L'article 1^{er}, point 5), actualise à l'article 6 la référence à la législation existante et complète la référence à la décision n° 768/2008/CE.
- L'article 1^{er}, point 6), prévoit un nouvel article imposant aux États membres de garantir la disponibilité des données pour les types de données énumérés dans la nouvelle annexe III et leur accessibilité sur des PAN, ainsi qu'un nouvel article exigeant des États membres qu'ils assurent le déploiement des services STI énumérés dans la nouvelle annexe IV.
- L'article 1^{er}, point 7), ajoute des dispositions à l'article 7 de la directive actuelle en ce qui concerne la mise à jour des annexes III et IV au moyen d'actes délégués, sous réserve d'une analyse d'impact préalable comprenant une analyse coûts-avantages.
- L'article 1^{er}, point 8), prévoit un nouvel article autorisant la Commission à adopter des mesures provisoires en cas de situation d'urgence ayant une incidence directe grave sur la sécurité routière, la cybersécurité ou la disponibilité et l'intégrité des services STI.
- L'article 1^{er}, point 9), met à jour une référence à l'article 8 de la directive actuelle.
- L'article 1^{er}, point 10), remplace l'article 10 de la directive actuelle par des règles actualisées sur la protection des données et de la vie privée, en rationalisant le texte par la suppression d'obligations redondantes avec les règles en matière de protection des données, par exemple en ce qui concerne la sécurité des données à caractère personnel traitées et la nécessité pour les responsables du traitement de se conformer à leurs autres obligations en vertu des règles relatives à la protection des données. Il souligne également l'obligation pour la Commission de tenir compte des exigences en matière de protection des données lors de l'élaboration des spécifications.
- L'article 1^{er}, point 11), prévoit un nouvel article sur l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, le gestionnaire de la liste de confiance et le point de contact STI-C, et établit que la Commission définira et remplira ces rôles.
- L'article 1^{er}, point 12), adapte l'article 12 de la directive actuelle en ce qui concerne la date à partir de laquelle le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission.
- L'article 1^{er}, point 13), remplace l'article 15 de la directive actuelle relatif à la procédure de comité par des références actualisées à la législation existante et l'ajout de la référence à la procédure d'examen [articles 5 et 8 du règlement (UE) n° 182/2011].

- L'article 1^{er}, point 14), remplace l'article 17 de la directive actuelle par des règles actualisées concernant les rapports des États membres (modèle commun, indicateurs clés de performance communs) et de la Commission, ainsi que par des règles actualisées pour l'adoption des programmes de travail de la directive STI.
- L'article 1^{er}, point 15), et l'article 1^{er}, point 16), remplacent les deux annexes de la directive actuelle par quatre annexes:
 - l'annexe I adapte l'annexe I de la directive actuelle en organisant les domaines prioritaires en fonction des types de services STI, et ajoute également de nouvelles actions correspondant aux services STI nouveaux et émergents;
 - l'annexe II adapte l'annexe II de l'actuelle directive STI en actualisant et en ajoutant certains principes;
 - la nouvelle annexe III énumère les types de données pour lesquels la disponibilité et l'accessibilité sur des PAN doivent être assurées aux dates indiquées et avec les couvertures géographiques indiquées pour chaque type de données;
 - la nouvelle annexe IV énumère les services STI à déployer aux dates indiquées et avec les couvertures géographiques indiquées pour chaque service STI.
- Les articles 2, 3 et 4 prévoient la transposition, l'entrée en vigueur et les destinataires de la directive modifiée.

- **Espace économique européen**

L'acte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 européen³¹,
vu l'avis du Comité des régions³²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa *communication relative à une stratégie de mobilité durable et intelligente*³³, 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 d'atteindre l'objectif d'une mobilité efficace, sûre, durable, intelligente et résiliente. Cette initiative complète les actions annoncées dans le cadre de l'initiative phare sur l'écologisation du transport de marchandises afin de favoriser la logistique multimodale. La stratégie a également annoncé, pour 2022, une révision du règlement délégué (UE) 2017/1926 relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux 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.
- (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

³¹ JO C du , p. .

³² JO C du , p. .

³³ COM(2020) 789 final.

Parlement européen et du Conseil³⁴ 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 aires de stationnement sûres et sécurisées³⁵.

- (3) Le pacte vert pour l'Europe³⁶ souligne le rôle croissant 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 de réduire les embouteillages et la pollution, en particulier en milieu urbain.
- (4) La nécessité croissante de mieux utiliser les données pour rendre les chaînes de transport plus durables, 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 multimodale³⁷.
- (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) Dans de nombreux États membres, des applications nationales de ces systèmes et services sont déjà déployées dans le secteur du transport routier. Toutefois, malgré des améliorations depuis l'adoption de la directive en 2010, l'évaluation de la directive 2010/40/UE³⁸ 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.
- (7) Dans le cadre de la mise en œuvre des règlements délégués de la Commission³⁹ complétant la directive 2010/40/UE, les États membres ont mis en place des points

³⁴ 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).

³⁵ Certifiées conformément au règlement délégué (UE) .../... de la Commission du XXX relatif à des normes de l'UE détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées dans l'UE et les procédures relatives à leur certification.

³⁶ Communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].

³⁷ 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 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.

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_fr

³⁹ 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);
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);
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);

d'accès nationaux⁴⁰ (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'UE, de services STIinteropérables d'informations sur les déplacements et la circulation. Ces PAN 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 données⁴¹, et il convient de faire appel à eux en particulier en ce qui concerne l'accessibilité des données.

- (8) Afin d'assurer un déploiement coordonné et effectif 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. Le cas échéant, il convient, notamment pour les 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.
- (9) Les spécifications devraient prendre en compte et exploiter l'expérience et les résultats déjà obtenus dans le domaine des STI, des systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) et de la mobilité coopérative, connectée et automatisée, notamment dans le cadre de la plateforme STI-C⁴², de la plateforme pour la mobilité coopérative, connectée et automatisée⁴³, du Forum européen pour la mobilité multimodale des passagers⁴⁴ et de la plateforme européenne de mise en œuvre du système eCall⁴⁵.
- (10) 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, et contribuer ainsi à l'intégration de véhicules hautement automatisés dans de nouveaux services de mobilité multimodale.
- (11) 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

et 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).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_fr

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Code E03188 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

⁴³ Code E03657 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

⁴⁴ Code XXXXXX dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

⁴⁵ Code E02481 dans le registre des groupes d'experts de la Commission et autres entités similaires.

s'appuient sur une architecture ouverte dans laquelle les stations STI-C peuvent établir des communications «point-à-multipoint» ou «point-à-point». 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 STI-C, 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 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 l'adoption d'une politique d'utilisation d'une infrastructure à clés publiques (PKI). Le niveau le plus élevé de cette PKI devrait être la liste de confiance européenne des certificats, 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 de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, du gestionnaire de la liste de confiance et du point de contact STI-C.

- (12) La plupart des actions menées au titre de la directive 2010/40/UE, à l'exception du service eCall, se sont concentrées sur la garantie de l'interopérabilité et de l'accessibilité des données déjà disponibles dans un format numérique lisible par machine, ainsi que sur le déploiement de services STI, mais n'imposaient aucune obligation aux parties prenantes concernées en ce qui concerne la mise à disposition de ces données ou le déploiement de services spécifiques. L'utilisation d'un certain nombre de services STI essentiels s'est généralisée: par exemple, la détection d'incidents à l'appui de services d'informations sur la circulation liées à la sécurité routière, ou des données essentielles, 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 Conseil⁴⁶. La fourniture obligatoire de ces services STI essentiels et de ces données essentielles 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. Les types de données et les services à rendre obligatoires devraient être définis sur la base des spécifications énoncées dans les actes délégués complétant la directive 2010/40/UE et correspondre aux types de données et services qui y sont définis.
- (13) L'étude de 2020 intitulée «Mapping accessible transport for persons with reduced mobility»⁴⁷ (Cartographie des transports accessibles pour les personnes à mobilité

⁴⁶ 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).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

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. 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 sont dépendants de la disponibilité de données sur les nœuds d'accès et leurs caractéristiques d'accessibilité.

- (14) 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 pour orchestrer les manœuvres et fluidifier les flux de circulation, ce qui contribuera également à rendre les transports plus durables. Compromettre l'intégrité des services STI pourrait donc avoir de graves répercussions sur la sécurité routière, par exemple lorsqu'une limitation de vitesse incorrecte est communiquée ou lorsqu'un véhicule fait un arrêt d'urgence en raison d'un danger inexistant. Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission dans les situations d'urgence où l'intégrité des services STI est compromise, l'habilitant à adopter des contre-mesures pour remédier aux causes et aux conséquences de la situation en question. Ces mesures devraient être prises le plus rapidement possible et être immédiatement applicables. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴⁸. Compte tenu de la nécessité d'assurer la continuité du transport, il convient d'appliquer la prolongation de la validité de ces 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.
- (15) Lorsque le déploiement et l'utilisation d'applications et de services STI nécessitent le traitement de données à caractère personnel, ce traitement 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 Conseil⁴⁹ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil⁵⁰.
- (16) Lorsqu'elles requièrent le traitement de données à caractère personnel, les spécifications à élaborer en vertu de la présente directive devraient tenir compte des exigences du règlement (UE) 2016/679 et de la directive 2002/58/CE. En particulier,

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

chaque fois qu'il est possible d'atteindre de la même manière les objectifs poursuivis en utilisant des données anonymes plutôt que des données à caractère personnel, il convient d'encourager l'anonymisation en tant que technique de renforcement de la vie privée des personnes, conformément au principe de protection des données dès la conception.

- (17) La directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité générale des produits⁵¹ 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 une législation sectorielle ne couvrent pas les aspects et les risques ou la catégorie de risques couverts par ladite directive (le «filet de sécurité»).
- (18) 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. 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 Conseil⁵², 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 Conseil⁵³ 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° 167/2013⁵⁴ et (UE) n° 168/2013⁵⁵ 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

⁵¹ 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).

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

surveillance du marché. Ces procédures devraient se limiter à ce qui serait nécessaire dans chaque cas particulier.

- (19) 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 de la future législation sur l'intelligence artificielle⁵⁶.
- (20) 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 Conseil⁵⁷ fournit des données, des informations et des services spatiaux de haute qualité, actualisés et sûrs par l'intermédiaire de Galileo, du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et des systèmes Copernicus.
- (21) 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).
- (22) Les États membres et les autres parties prenantes, parmi lesquelles d'autres groupes d'experts 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.
- (23) 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 du modèle des rapports à établir par les États membres, ainsi que l'adoption et la mise à jour des programmes de travail. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁵⁸.
- (24) 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 et pour modifier la liste des services STI dont les États membres doivent assurer le déploiement, 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

⁵⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle (législation sur l'intelligence artificielle) et modifiant certains actes législatifs de l'Union [COM(2021) 206 final].

⁵⁷ 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 (JO L 170 du 12.5.2021, p. 69).

⁵⁸ 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).

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, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016⁵⁹. En particulier, pour garantir 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.

- (25) 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° 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² et (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que par les directives 2007/2/CE⁶³ et la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil⁶⁴.
- (26) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir assurer le déploiement coordonné et cohérent de systèmes de transport intelligents interopérables dans l'Union, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et/ou le secteur privé, mais peut par contre, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union 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 tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (27) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs⁶⁵, 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.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁶¹ 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).

⁶² 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).

⁶³ 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).

⁶⁴ 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).

⁶⁵ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- (28) 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 Conseil⁶⁶ et a rendu un avis le XX XX 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 2 *bis* 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 une couverture géographique spécifique, comme précisé aux annexes III et 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) I. Services STI d'informations et de mobilité;
 - b) II. Services STI de gestion des déplacements, des transports et de la circulation;
 - c) III. Services STI liés à la sûreté et à la sécurité routières;
 - d) IV. Services de mobilité coopérative, connectée et automatisée.»;
- (3) l'article 4 est modifié comme suit:
- (a) le paragraphe 18 est remplacé par le texte suivant:
- «18. "norme", une norme au sens de l'article 2, paragraphe 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).»;
- (b) les paragraphes 19 à 24 suivants sont ajoutés:

⁶⁶ 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).

«19. “systèmes de transport intelligents coopératifs” ou “STI-C”, des systèmes de transport intelligents qui permettent aux utilisateurs de STI de coopérer en échangeant des messages sécurisés et fiables;

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”, 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 adoptées en application de l’article 6;

23. “accessibilité des données”, la possibilité de demander et d’obtenir des données dans un format numérique lisible par machine par l’intermédiaire des points d’accès nationaux;

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.»;

(4) 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 lorsqu’ils sont déployés, conformément aux principes énoncés à l’annexe II, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire. Ce droit est sans préjudice des articles 6 *bis* et 6 *ter*. Le cas échéant, les États membres coopèrent également en vue de faire appliquer ces spécifications.

2. Les États membres coopèrent également dans les domaines prioritaires dans la mesure où aucune spécification n’a été adoptée en ce qui concerne ces domaines prioritaires.

3. Si nécessaire, les États membres coopèrent également avec les parties prenantes sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre et du respect des spécifications adoptées par la Commission, tels que les normes et les profils harmonisés au niveau de l’UE, les définitions communes, les métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l’interopérabilité des architectures des points d’accès nationaux, les conditions communes d’échange de données, ainsi que les activités communes de formation et de communication.»;

(5) 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 fixent, le cas échéant, les conditions 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, pour autant que ces règles ne fassent pas obstacle à l'interopérabilité.»;

(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, le cas échéant et en particulier lorsque l'intérêt de la sécurité et de l'interopérabilité le justifie, 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 spécifications sont conformes aux principes énoncés à l'annexe II.»;

* 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).»;

(6) les articles 6 *bis* et 6 *ter* suivants sont insérés:

«Article 6 *bis*

Disponibilité des données

Les États membres veillent à ce que, pour chaque type de données figurant à l'annexe III, des données soient disponibles pour la couverture géographique relative à ce type de données le plus tôt possible et au plus tard à la date correspondante fixée dans ladite annexe.

Les États membres garantissent l'accessibilité de ces données sur les points d'accès nationaux au plus tard à la même date.

Article 6 *ter*

Déploiement des services STI

Les États membres veillent à ce que les services STI spécifiés à l'annexe IV soient déployés pour la couverture géographique définie dans ladite annexe au plus tard à la date qui y est précisée.»;

(7) l'article 7 est modifié comme suit:

(a) les paragraphes 1 *bis* et 1 *ter* suivants sont insérés:

«1 *bis*. À la suite d'une analyse coûts-avantages et d'une analyse d'impact fondées sur des consultations appropriées, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de modifier la liste des types de données figurant à l'annexe III, y compris en ce qui concerne la date de mise en œuvre et la couverture géographique pour chaque type de données. Ces modifications sont cohérentes avec les catégories de données définies dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 17, paragraphe 5.

1 *ter*. À la suite, d'une part, d'une analyse coûts-avantages tenant dûment compte de l'évolution du marché et des technologies et, d'autre part, d'une analyse d'impact fondée sur des consultations appropriées, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 afin de modifier la liste des services STI figurant à l'annexe IV, y compris en ce qui concerne la date de mise en œuvre et la couverture géographique pour chaque service STI. Ces modifications sont cohérentes

avec la liste des services STI figurant dans le dernier programme de travail adopté conformément à l'article 17, paragraphe 5.»;

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

«3. Les actes délégués visés au présent article sont soumis à la procédure visée à l'article 12.»;

(8) l'article 7 *bis* suivant est inséré:

«*Article 7 bis*

Mesures provisoires

En cas de situation d'urgence ayant une incidence directe grave sur la sécurité routière, la cybersécurité ou la disponibilité et l'intégrité des services STI, et susceptible de compromettre la sécurité et le bon fonctionnement du système de transport de l'Union, afin de remédier à cette situation, la Commission peut adopter des actes d'exécution immédiatement applicables suspendant ou établissant des obligations dans les domaines prioritaires définis à l'article 2. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure visée à l'article 15, paragraphe 3. Ils se limitent strictement à traiter les causes et les conséquences de telles situations d'urgence.»;

(9) à l'article 8, paragraphe 1, la référence à la «directive 98/34/CE» est remplacée par la référence à la «directive (UE) 2015/1535»;

(10) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 10*

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

Lorsque les spécifications adoptées en vertu de l'article 6 concernent le traitement de données relatives à la circulation, aux déplacements ou aux routes 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. Le cas échéant, l'utilisation de données anonymes est encouragée.

* 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).»;

(11) l'article 10 *bis* suivant est inséré:

«*Article 10 bis*

Système de l'UE 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 7, paragraphe 1, établissent le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C visé à l'annexe I, point 4.3. Ce système comprend les 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 de ces rôles.»;

- (12) à l'article 12, paragraphe 2, la date du «27 août 2017» est remplacée par «[Office des publications: prière d'insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive]»;
- (13) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Procédure de 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. Les actes d'exécution adoptés en vertu du présent paragraphe restent en vigueur jusqu'à leur abrogation. La Commission abroge ces actes une fois que la situation d'urgence a pris fin ou lorsque l'acte délégué pertinent complétant la présente directive est modifié afin de remédier à la situation, la date retenue étant la plus proche.
4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

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).»;

- (14) l'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapports et programme de travail

1. Les États membres soumettent à la Commission, au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 12 mois], un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive et de tous les actes délégués complétant la présente directive, sur leurs activités et projets nationaux concernant les domaines prioritaires et sur la mise en œuvre des articles 6 *bis* et 6 *ter*.

2. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, le modèle de rapport initial et de rapport sur l'état d'avancement, y compris une liste d'indicateurs clés de performance à fournir dans les rapports. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

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 de tous les actes délégués complétant la présente directive visés au paragraphe 1.

4. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, 18 mois après chaque date limite de présentation des rapports par les États membres, un rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive. Le rapport est assorti d'une analyse du fonctionnement et de la mise en œuvre, y compris pour ce qui est des ressources financières utilisées et nécessaires, des articles 5 à 11 et de l'article 16, et il évalue la nécessité de modifier la présente directive, le cas échéant.

5. Au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 12 mois], la Commission adopte, après consultation des parties prenantes concernées et au moyen d'un acte d'exécution, 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 des objectifs et des dates de mise en œuvre pour chaque année, ainsi que la liste des catégories de données et des services STI pour lesquels la Commission est susceptible d'adopter des actes délégués en vertu de l'article 7, paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*.

Avant chaque prorogation de cinq ans du pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 12, paragraphe 2, la Commission publie, au moyen d'actes d'exécution, un nouveau programme de travail. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 4.»;

- (15) les annexes I et II sont remplacées par le texte figurant aux annexes I et II de la présente directive;
- (16) les annexes III et IV sont ajoutées conformément aux annexes III et IV de la présente directive.

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 [date d'entrée en vigueur + 18 mois]. Ils en communiquent immédiatement le texte à la Commission.

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 couvert 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

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président