



Bruxelles, 13.3.2019  
C(2019) 1789 final

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE**

**del 13.3.2019**

**che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la diffusione e l'utilizzo operativo di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2019) 100 final} - {SWD(2019) 95 final} - {SWD(2019) 96 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO STRATEGICO

Il crescente volume del trasporto su strada nell'Unione europea comporta numerose sfide. Nel settore dei trasporti, il trasporto su strada è responsabile della maggior parte delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici. Sebbene negli ultimi decenni la sicurezza stradale nell'UE sia migliorata, questa tendenza ha recentemente registrato un rallentamento ed è improbabile che l'UE raggiunga l'obiettivo della riduzione del 50 % degli incidenti mortali tra il 2010 e il 2020. La congestione delle strade grava inoltre enormemente sull'economia dell'UE. È necessaria un'azione coordinata su una serie di fronti per affrontare tali problemi ed impedire che causino gravi danni ai cittadini, all'economia, all'ambiente e al clima europei.

Le nuove tecnologie che mirano a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la prestazione ambientale del trasporto su strada stanno svolgendo un ruolo importante nel raggiungimento degli obiettivi della Commissione in questo ambito. Tra i settori emergenti troviamo i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (*cooperative intelligent transport systems*, C-ITS) che consentono ai veicoli di interagire direttamente gli uni con gli altri e con l'infrastruttura stradale circostante. Nel trasporto su strada, i C-ITS generalmente comprendono la comunicazione veicolo-veicolo (*vehicle-to-vehicle*, V2V), la comunicazione veicolo-infrastruttura (*vehicle-to-infrastructure*, V2I) e/o la comunicazione infrastruttura-infrastruttura (*infrastructure-to-infrastructure*, I2I) e la comunicazione tra i veicoli e i pedoni o i ciclisti (*vehicle-to-everything*, "veicolo-tutto", V2X). Ciò consente l'esistenza di un'ampia gamma di servizi di informazione e cooperazione.

I C-ITS sono una categoria di servizi ITS basati su una rete aperta che consente una relazione "da molti a molti" o "da pari a pari" tra le stazioni C-ITS. Ciò significa che tutte le stazioni C-ITS, quali definite dal presente regolamento, possono scambiarsi messaggi in sicurezza e non sono limitate allo scambio di messaggi con una singola o più stazioni predefinite. I servizi ITS che forniscono informazioni simili, ad esempio mediante trasmissioni digitali, reti cellulari o la radio FM, ma che non presentano le caratteristiche di una rete aperta che consente una relazione "da molti a molti" o "da pari a pari" tra le stazioni C-ITS non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

I vantaggi dei C-ITS si estendono su una serie di settori e comprendono una migliore sicurezza stradale, maggiore efficienza dei trasporti, mobilità e affidabilità dei servizi, un consumo energetico ridotto, minori effetti negativi sull'ambiente e sostegno allo sviluppo economico. Nel contempo è necessario prestare attenzione al fine di evitare possibili effetti negativi, quali ad esempio un aumento della domanda di traffico dovuto ai miglioramenti di cui sopra, un sovraccarico di informazioni per i conducenti o maggiori rischi per la cibersicurezza e la privacy dovuti alla condivisione dei dati supplementare.

Nell'ultimo decennio si è assistito a nuovi sviluppi significativi delle tecnologie alla base dei C-ITS. Nonostante i potenziali vantaggi, tali sviluppi non hanno tuttavia ancora portato a una diffusione su larga scala. Nel 2011 i costruttori di veicoli dell'UE, riuniti nel consorzio di comunicazione CAR 2 CAR, hanno pubblicato un memorandum d'intesa congiunto dichiarando la loro intenzione di avviare la diffusione su larga scala entro il 2015, data in cui i sistemi sarebbero stati tecnologicamente pronti. È tuttavia risultato chiaro che ciò non sarebbe stato possibile a meno che i principali portatori di interessi non avessero adottato un approccio comune per quanto riguarda gli aspetti sia tecnici sia non tecnici.

Nel 2014 la Commissione ha risposto creando una piattaforma per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi nell'UE (piattaforma C-ITS), un gruppo di esperti nell'ambito

del quale autorità nazionali, portatori di interessi nel campo dei C-ITS e la Commissione potessero collaborare a una visione condivisa e a soluzioni di attuazione concrete per la diffusione interoperabile dei C-ITS nell'UE. I risultati dell'ampio lavoro della piattaforma e dei suoi gruppi di lavoro sono sintetizzati nelle relazioni finali<sup>1</sup> per la fase I (2014-2016) e per la fase II (2016-2017).

Mediante la piattaforma C-Roads<sup>2</sup>, un'iniziativa comune degli Stati membri dell'UE e dei gestori della rete stradale volta a testare e attuare servizi C-ITS alla luce dell'armonizzazione e dell'interoperabilità transfrontaliere, e grazie a investimenti significativi a livello nazionale e dell'UE (199 milioni di EUR, di cui 107 milioni co-finanziati mediante il meccanismo per collegare l'Europa), sedici Stati membri hanno collaborato con l'industria per armonizzare i servizi C-ITS V2I e renderli interoperabili affinché, ad esempio, i messaggi relativi ai lavori stradali possano essere compresi in maniera uniforme in diversi ambienti geografici e da diversi costruttori di veicoli. È il frutto della cooperazione tra la piattaforma C-Roads e il consorzio di comunicazione CAR 2 CAR, che ha migliorato la coerenza dei messaggi e dei sistemi V2V e V2I.

Nel 2016 diverse imprese del settore automobilistico e delle telecomunicazioni si sono riunite nella *5G Automotive Association*, che si occupa di tecnologia per la mobilità connessa e automatizzata, compresi i servizi C-ITS. Ciò ha determinato una situazione in cui esistono due tecnologie per la comunicazione a corto raggio, con un livello di maturità e commercializzazione diversi, che non sono interoperabili a livello di accesso radio.

L'attività della piattaforma C-ITS ha rappresentato un contributo fondamentale nel contesto della strategia europea per i C-ITS<sup>3</sup>, che mirava a facilitare la convergenza degli investimenti e dei quadri normativi in tutta l'UE al fine di avviare la diffusione il prima possibile e, in particolare, al fine di diffondere servizi C-ITS legati alla sicurezza maturi a partire dal 2019. La strategia ha individuato la necessità di adottare un quadro giuridico adeguato a livello dell'UE entro il 2018, possibilmente mediante atti delegati a norma della direttiva 2010/40/UE [direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS)]<sup>4</sup> o altri strumenti giuridici.

Il presente regolamento delegato che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio si propone di fissare i requisiti giuridici minimi per l'interoperabilità dei C-ITS e consentire la diffusione su larga scala dei servizi e dei sistemi C-ITS a partire dal 2019. La direttiva 2010/40/UE (la direttiva ITS) rappresenta un quadro strategico e giuridico per accelerare la diffusione di soluzioni di trasporto innovative in tutta Europa. Essa è incentrata sui sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e sulla loro interfaccia con altri modi di trasporto e conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati in quattro settori prioritari. La definizione di specifiche per i C-ITS rientra nel settore prioritario IV della direttiva.

Il presente regolamento delegato si concentra sui servizi prioritari ("*day 1*"), vale a dire i servizi C-ITS che devono essere diffusi nel breve termine e che contribuiranno in particolare alla sicurezza stradale e all'efficienza del traffico. Le specifiche e le norme per i servizi "*day 1*" interoperabili e una soluzione di sicurezza comune sono adesso disponibili grazie alla

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en).

<sup>2</sup> <https://www.c-roads.eu>.

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" [COM(2016) 766 final].

<sup>4</sup> 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 (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

cooperazione tra un ampio gruppo di portatori di interessi del settore e le autorità degli Stati membri.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **2.1. Base giuridica**

Il presente atto delegato integra la direttiva 2010/40/UE conformemente al suo articolo 7. Un regolamento è lo strumento giuridico più appropriato in quanto non richiede il recepimento delle misure a livello nazionale e garantisce quindi un maggior livello di armonizzazione, meno oneri amministrativi per gli Stati membri, una maggiore certezza del diritto per i portatori di interessi pubblici e privati e una rapida entrata in vigore.

### **2.2. Sussidiarietà e proporzionalità**

Conformemente al principio di sussidiarietà (articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea), è opportuna un'azione a livello dell'UE soltanto se gli obiettivi previsti non possono essere conseguiti in maniera soddisfacente dai soli Stati membri, ma possono, alla luce della portata o degli effetti dell'azione proposta, essere conseguiti meglio dall'UE.

Sebbene i servizi C-ITS siano già in via di diffusione mediante progetti realizzati in tutta l'UE e numerosi Stati membri e costruttori di veicoli abbiano indicato che intendono procedere a una diffusione su larga scala, in molti sostengono che sia necessario un quadro giuridico a livello dell'UE. Una normazione realizzata tramite le organizzazioni europee di normazione (OEN) sotto la spinta dell'industria contribuisce all'interoperabilità, ma ha carattere volontario e può dar luogo a forme di attuazione non interoperabili e divergenti. A causa della presenza di molti portatori di interessi diversi e di forti effetti di rete, nessuno di tali soggetti può introdurre da solo una soluzione interoperabile. Analogamente, l'introduzione di norme a livello nazionale potrebbe ostacolare la fornitura di servizi C-ITS senza soluzione di continuità nello spazio unico europeo dei trasporti.

Per sfruttare appieno i vantaggi dei C-ITS sarà necessario garantire la compatibilità tra l'infrastruttura e le soluzioni progettate per i veicoli in tutta l'UE. Un approccio più armonizzato a livello dell'UE è inoltre necessario per garantire sinergie efficaci con la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e la realizzazione della mobilità cooperativa, connessa e automatizzata in tutta l'UE. Senza un quadro a livello dell'UE inclusivo e adeguato alle esigenze future, la diffusione continuerebbe ad essere frammentata, non coordinata e incapace di garantire la continuità geografica dei servizi C-ITS in tutta l'UE e alle sue frontiere esterne.

La conformità al presente regolamento delegato sarebbe obbligatoria solo in caso di diffusione di servizi o stazioni C-ITS. Se è vero che le specifiche dell'UE vincolanti richiedono che le stazioni C-ITS esistenti e le nuove soluzioni tecnologiche vi si adattino, esse sono fondamentali per garantire l'interoperabilità in tutta l'UE dei servizi C-ITS e il riesame previsto consente una certa flessibilità nello sviluppo di soluzioni tecnologiche. Un regolamento è più rigoroso di un documento di orientamento o di una raccomandazione, ma i vantaggi diretti e indiretti attesi sono anch'essi proporzionalmente più elevati. In tal senso, il presente atto delegato è proporzionato.

Un altro effetto importante del presente regolamento delegato è garantire l'autenticità e l'integrità dei messaggi scambiati tra le stazioni C-ITS. Ciò dovrebbe consentire di valutare l'affidabilità di tali informazioni. Nel contempo, l'impatto sulla privacy degli utenti della strada dovrebbe essere ridotto al minimo. Di conseguenza la piattaforma C-ITS ha sviluppato un'architettura di sicurezza supportata da un'infrastruttura a chiave pubblica (*Public key infrastructure*, PKI) che utilizza certificati pseudonimi che cambiano frequentemente. La

conseguente politica comune dei certificati e di sicurezza è stata oggetto di un'ampia consultazione ed è stata concordata da tutti i portatori di interessi coinvolti.

### **2.3. Diritti fondamentali**

Il diritto alla protezione dei dati a carattere personale è garantito a norma dell'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea. Se comportano il trattamento di dati personali, le misure previste dal presente regolamento devono conformarsi alla legislazione dell'UE in materia di protezione dei dati personali, in particolare al regolamento generale sulla protezione dei dati (RGPD)<sup>5</sup> e alla direttiva sull'e-Privacy<sup>6</sup>.

Il 10 luglio 2017, nell'ambito dei lavori preparatori, i servizi della Commissione hanno consultato il sottogruppo per la tecnologia del gruppo di lavoro "Articolo 29" istituito a norma della direttiva sulla protezione dei dati<sup>7</sup>. Nel parere del sottogruppo (ottobre 2017) erano indicate una serie di azioni necessarie per sostenere il trattamento lecito dei dati personali nel settore dei C-ITS. Si chiariva inoltre che, dal momento che il presente regolamento riguarda solo lo scambio di messaggi tra stazioni C-ITS, esso non può costituire da solo una base giuridica per il trattamento lecito dei dati. Di conseguenza gli obblighi per i titolari del trattamento e i responsabili del trattamento restano pienamente applicabili. Il presente regolamento chiarisce tuttavia che senza una base giuridica adeguata e specifica i dati personali raccolti non dovrebbero essere (ri)utilizzati, né a fini commerciali né come nuova risorsa per garantire l'applicazione della legge. Le informazioni relative a una persona fisica identificata o identificabile dovrebbero inoltre essere trattate in stretta conformità al principio della minimizzazione dei dati ed esclusivamente per i fini indicati nel presente regolamento, e non conservate più a lungo di quanto necessario. Infine, gli utenti finali dovrebbero essere informati chiaramente e in modo esauriente circa la rilevazione dei dati e le disposizioni relative ai periodi di tempo durante i quali essi sono conservati.

## **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

### **• Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non essendovi alcuna legislazione vigente in questo ambito, non è stato necessario effettuare una valutazione ex post.

### **• Assunzione e uso di perizie**

La Commissione ha utilizzato le relazioni finali relative alle fasi I e II della piattaforma C-ITS. Si è inoltre rivolta ad esperti esterni attraverso un contratto con Ricardo Energy & Environment per uno studio di supporto alla valutazione d'impatto, sostenuto da TRT e TEPR, avviato nel settembre 2017 e concluso nel dicembre 2018.

### **• Valutazione d'impatto**

L'iniziativa è sostenuta da una valutazione d'impatto che ha ricevuto parere positivo con riserve dopo il riesame effettuato il 10 ottobre 2018 dal comitato per il controllo normativo

---

<sup>5</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>6</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

<sup>7</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 (direttiva sulla protezione dei dati) (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

(*Regulatory Scrutiny Board* - RSB). Le riserve dell'RSB hanno riguardato due aspetti principali:

- l'RSB ha ritenuto che la relazione non avesse sufficientemente evidenziato la necessità di un approccio graduale per il raggiungimento degli obiettivi dell'iniziativa; di conseguenza la scelta dell'opzione preferita non derivava chiaramente dall'analisi e dalla presentazione della relazione;
- l'RSB ha ritenuto altresì che la relazione non spiegasse il motivo per cui non affrontava (ancora) le preoccupazioni dei portatori di interessi in merito alla sicurezza degli utenti della strada vulnerabili e agli impatti ambientali.

Per rispondere a queste riserve, nella valutazione d'impatto finale sono state effettuate le seguenti aggiunte:

- la distinzione tra le diverse opzioni strategiche e le considerazioni alla loro base sono state riesaminate e chiarite in tutta la valutazione d'impatto, in particolare nelle sezioni 5.3, 7 e 8; viene discussa esplicitamente la necessità di una valutazione d'impatto separata per eventuali misure legislative di follow-up, compreso un mandato V2V;
- l'impatto dei C-ITS sugli utenti della strada vulnerabili è stato ulteriormente chiarito nelle sezioni 6.1 e 6.5; è stato sottolineato che i servizi C-ITS specifici per gli utenti della strada vulnerabili non sono ancora sufficientemente maturi per essere inclusi nelle specifiche e di conseguenza nelle opzioni strategiche considerate nella valutazione d'impatto; le preoccupazioni dei portatori di interessi sono state descritte più dettagliatamente nell'allegato 2;
- per quanto riguarda gli impatti, l'analisi di sensibilità di cui alla sezione 6.5 è stata estesa a tutte le opzioni strategiche e sono state apportate modifiche a tutta la relazione per distinguere meglio le opzioni strategiche; la sezione 2 dell'allegato 4 è stata aggiornata per tenere conto del fatto che i servizi "*day 1*" si concentrano molto sulla sicurezza e per chiarire ulteriormente i limiti dell'analisi;
- è stata aggiunta la sezione 6.4 per discutere degli effetti delle diverse opzioni strategiche sulla protezione dei dati; anche l'allegato 6 è stato aggiornato a tal proposito.

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni strategiche di ampio respiro:

**OS1:** intervento leggero basato su misure non legislative, compresi orientamenti non vincolanti relativi all'interoperabilità dei servizi "*day 1*", alla comunicazione sicura, alla protezione dei dati e alla valutazione della conformità.

**OS2:** intervento moderato basato su specifiche a norma della direttiva ITS. Ciò comprenderebbe elementi simili a quelli previsti dall'OS1, che diventerebbero però giuridicamente vincolanti mediante un regolamento delegato. Gli Stati membri e l'industria restano comunque liberi di decidere se diffondere o meno i C-ITS.

**OS3:** intervento forte basato su un mandato veicolo-veicolo (V2V) e sull'istituzione di organismi di governance. Questa opzione integrerebbe ulteriormente le specifiche giuridicamente vincolanti in un approccio graduale, garantendo che tutti i nuovi veicoli siano equipaggiati con stazioni C-ITS, aumentando drasticamente il tasso di diffusione e raggiungendo quindi la soglia per l'erogazione di servizi efficaci (relativa all'effetto di rete) molto più rapidamente. L'OS3 comprende misure supplementari che sostengono la diffusione dei C-ITS e non possono essere introdotte mediante un solo atto delegato:

- una misura legislativa può prevedere una base giuridica per il trattamento lecito dei dati personali relativi ai C-ITS; ciò aumenterebbe la certezza del diritto e probabilmente porterebbe alla fornitura di più servizi C-ITS e
- l'assegnazione di ruoli di governance a organismi giuridici garantirà ulteriormente il coordinamento e la vigilanza della diffusione dei C-ITS, assicurando quindi che gli ostacoli alla loro diffusione siano ridotti al minimo.

L'approccio preferito è l'OS3, un approccio graduale come previsto dalla direttiva ITS nell'ambito del quale, dopo l'adozione di specifiche, sarà presa in considerazione un'iniziativa separata per la diffusione che analizzerà ulteriormente l'efficienza e la proporzionalità di un mandato sulla base del continuo sviluppo del settore C-ITS. Tale opzione strategica è considerata la più coerente ed efficace e quella che permetterà di ottenere i migliori risultati in termini di incidenti, congestione ed emissioni di CO<sub>2</sub>.

Gli impatti previsti sono i seguenti:

- i principali vantaggi sono la riduzione del numero di incidenti e dei costi del carburante e il risparmio dei tempi di percorrenza; si prevede inoltre una leggera riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli inquinanti atmosferici; i vantaggi totali in termini monetari ammontano a 78,9 miliardi di EUR per il periodo 2020-2035; la cifra salirebbe a 128,9 miliardi di EUR con l'introduzione di un mandato V2V;
- i costi principali si riferiscono all'equipaggiamento dei veicoli e delle infrastrutture a bordo strada con apparecchiature C-ITS; sono valutati altri costi di conformità e amministrativi, che sono però considerati modesti rispetto ai costi complessivi; i costi totali ammontano a 19,1 miliardi di EUR per il periodo 2020-2035, o a 32,3 miliardi di EUR con l'introduzione di un mandato V2V; i vantaggi previsti superano quindi nettamente i costi previsti;
- anche se il 90 % dei costi si riferisce all'equipaggiamento delle flotte di veicoli, i costi dell'equipaggiamento delle infrastrutture sarà in gran parte sostenuto dal settore pubblico. Gli Stati membri restano comunque liberi di decidere se diffondere o meno i C-ITS.

## **4. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI**

### **4.1. Riunioni con gli esperti nominati dagli Stati membri**

Lo sviluppo di norme e requisiti a livello dell'UE per sostenere la diffusione di sistemi e servizi C-ITS, e in particolare l'interoperabilità e la continuità dei servizi V2V e V2I in tutta l'UE, ha richiesto una stretta collaborazione tra i portatori di interessi (fabbricanti, fornitori di servizi e autorità competenti). Agli Stati membri dell'UE e ai paesi dell'EFTA è stato chiesto di nominare esperti che avrebbero partecipato a una serie di 13 riunioni con i servizi della Commissione a Bruxelles tra il 23 maggio 2017 e il 3 ottobre 2018 al fine di contribuire all'elaborazione del progetto di regolamento. Sono stati invitati a partecipare anche esperti del Parlamento europeo e la Commissione ha organizzato una serie di riunioni bilaterali con gli Stati membri.

### **4.2. Consultazione dei portatori di interessi**

Dal 10 ottobre 2017 al 12 gennaio 2018 (13 settimane) sul sito web della Commissione si è tenuta una consultazione pubblica, che ha ricevuto 139 risposte. La consultazione pubblica si è basata su un questionario che ha raccolto i pareri dei portatori di interessi in merito alle componenti principali della valutazione d'impatto: il problema principale, le sue cause, le

possibili misure strategiche e il loro probabile impatto e la rilevanza di un'azione a livello dell'UE.

Nell'ambito di uno studio di supporto sono stati effettuati diversi studi di casi:

- nove relativi a progetti dell'UE di diffusione dei C-ITS e
- tre relativi alla diffusione dei C-ITS in altri paesi (Stati Uniti, Australia e Giappone); tali studi comprendevano interviste a rappresentanti ad alto livello realizzate tra l'ottobre 2017 e il febbraio 2018.

Tutti gli studi di casi si sono concentrati sui seguenti aspetti della diffusione dei C-ITS: obiettivi, avanzamento, ostacoli, raccolta dati e costi nel settore interessato. Negli studi di casi relativi all'UE ai rispondenti è stato inoltre chiesto di fornire riscontri sulla definizione del problema, sulle opzioni e sulle misure strategiche e sul monitoraggio e la valutazione della presente iniziativa strategica.

Il 9 febbraio 2018 si è tenuto un workshop al fine di raccogliere informazioni/dati specifici e le opinioni e i suggerimenti dei portatori di interessi. Il workshop ha avuto un buon successo di pubblico, con oltre 140 partecipanti.

Il 6 settembre 2018 e il 29 gennaio 2019 la Commissione ha presentato l'obiettivo e l'ambito di applicazione del regolamento ai membri della commissione per i trasporti e il turismo.

Dall'11 gennaio 2019 all'8 febbraio 2019 il progetto di regolamento è stato oggetto di una consultazione pubblica tramite il portale "Legiferare meglio", che ha ricevuto 100 risposte.

#### **4.3. Tecnologie di comunicazione C-ITS**

Una questione particolarmente importante nell'ambito dei C-ITS è rappresentata dalle tecnologie di comunicazione che possono essere utilizzate per lo scambio di messaggi tra stazioni C-ITS. Ciò è direttamente connesso alla necessità di garantire che tutti siano in grado di comunicare con tutti (interoperabilità) e che tutti continuino ad essere in grado di comunicare con tutti (compatibilità).

Per massimizzare i benefici è necessario sfruttare i diversi vantaggi apportati da tecnologie differenti e complementari. L'"approccio di comunicazione ibrido" combina due tipi di tecnologie:

- tecnologie di comunicazione a corto raggio, che operano in una banda di frequenza dedicata di 5,9 GHz e sono le più rilevanti per i servizi urgenti; l'ITS-G5 è stato sviluppato specificamente a tale scopo ed è attualmente maturo, testato e già in uso, e
- tecnologie di comunicazione a più lungo raggio che utilizzano la copertura di reti esistenti e collegano aree estese, anche se per servizi V2I meno urgenti. Le tecnologie cellulari 3G/4G sono mature e forniscono già una buona copertura in ampie zone dell'UE.

L'attuazione pratica dell'approccio di comunicazione ibrido, combinata alla necessità di garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi, impone determinate scelte tecnologiche che si riflettono in un insieme minimo di requisiti funzionali e tecnici per lo scambio interoperabile di messaggi tra stazioni C-ITS. Poiché ciò non dovrebbe costituire un ostacolo per ulteriori innovazioni, il presente regolamento garantisce che le tecnologie future possano essere integrate nel mix di comunicazione ibrida.

Una clausola di riesame faciliterà l'integrazione di numerosi candidati esistenti, come l'LTE-V2X (una tecnologia di comunicazione cellulare a corto raggio) e il 5G, l'insieme delle tecnologie per le reti cellulari di prossima generazione. La Commissione discuterà le eventuali



modifiche del presente regolamento delegato con un gruppo di esperti, in maniera aperta e trasparente, e informerà periodicamente tale gruppo in merito ai progressi e alle possibili fasi successive. I portatori di interessi che hanno già messo in servizio stazioni C-ITS dovrebbero collaborare lealmente a tale processo, conformemente al diritto della concorrenza nazionale e dell'Unione, al fine di garantire parità di condizioni per le diverse tecnologie e senza ostacolare lo sviluppo di nuove. Per favorire futuri sviluppi in questo settore, tali portatori di interessi dovrebbero anche preparare i loro prodotti per l'integrazione di tecnologie future.

## 5. INCIDENZA SUL BILANCIO

Il presente regolamento ha qualche incidenza sul bilancio dell'UE.

Per garantire un agevole funzionamento della rete C-ITS, alcuni compiti devono essere svolti da enti centrali prima che possa essere stabilito l'intero quadro di governance. In attesa dell'istituzione di tali enti la Commissione svolgerà alcuni dei compiti, in particolare quelli relativi al sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS, il quadro C-ITS dell'UE per la fornitura di una comunicazione affidabile e sicura sulla base di una PKI.

È importante garantire che le stazioni C-ITS possano essere registrate nel sistema di gestione delle credenziali di sicurezza prima di essere messe in servizio e diventare operative. A tal fine, i compiti del punto di contatto centrale, del gestore dell'elenco di fiducia e dell'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS saranno svolti dalla Commissione in collaborazione con il Centro comune di ricerca (JRC) e la DG MOVE.

Ciò non avrà alcuna conseguenza in termini di risorse umane, poiché il JRC e la DG MOVE impiegheranno o riassegneranno il personale in base alle esigenze. Il JRC beneficia inoltre dell'azione di sostegno "*Security architecture for connected infrastructure and vehicles in Europe*" (Architettura di sicurezza per l'infrastruttura e i veicoli connessi in Europa) nel contesto della decisione di esecuzione C(2016) 1966 della Commissione<sup>8</sup>, che assegna 4 milioni di EUR all'attuazione della fase I del sistema di gestione delle credenziali di sicurezza (2018-2021). Qualora fossero necessarie ulteriori azioni di sostegno, potrebbero essere finanziate nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa.

---

<sup>8</sup> *Commission Implementing Decision of 7 April 2016 amending Commission Implementing Decision C(2014) 1921 establishing a Multi-Annual Work Programme 2014-2020 for financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF) - Transport sector for the period 2014-2020* [Decisione di esecuzione della Commissione, del 7 aprile 2016, che modifica la decisione di esecuzione C(2014) 1921 della Commissione che istituisce un programma di lavoro pluriennale 2014-2020 per l'assistenza finanziaria nel campo del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) - Settore trasporti per il periodo 2014-2020].

# REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 13.3.2019

**che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la diffusione e l'utilizzo operativo di sistemi di trasporto intelligenti cooperativi**

(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 6, paragrafo 3, in combinato disposto con l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2010/40/UE individua nel collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto il settore prioritario IV per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme. Ciò comprende, tra l'altro, lo sviluppo e l'attuazione di sistemi cooperativi (veicolo-veicolo, veicolo-infrastruttura, in cui i messaggi possono provenire dal veicolo e/o dall'infrastruttura, e infrastruttura-infrastruttura) sulla base dell'agevolazione dello scambio di dati o di informazioni tra veicoli, tra infrastrutture e tra veicoli e infrastruttura, dell'utilizzo di un formato standardizzato dei messaggi per lo scambio di dati o di informazioni tra veicoli e infrastruttura e della definizione di un'infrastruttura di comunicazione per lo scambio di dati o di informazioni tra veicoli, tra infrastrutture e tra veicoli e infrastruttura.
- (2) I sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (*cooperative intelligent transport systems*, C-ITS) utilizzano tecnologie che consentono ai veicoli stradali di comunicare tra loro e con l'infrastruttura a bordo strada, compresa la segnaletica stradale. I servizi C-ITS sono una categoria di servizi ITS basati su una rete aperta che consente una relazione "da molti a molti" o "da pari a pari" tra le stazioni C-ITS. Ciò significa che tutte le stazioni C-ITS, quali definite dal presente regolamento, possono scambiarsi messaggi in sicurezza e non sono limitate allo scambio di messaggi con una singola o più stazioni predefinite. Le stazioni C-ITS non necessitano di requisiti supplementari, come utilizzare lo stesso software o disporre di un account o di un rapporto contrattuale con lo stesso soggetto (ad esempio lo stesso costruttore di veicoli, la stessa autorità stradale o lo stesso fornitore di servizi).
- (3) La strategia europea per i C-ITS<sup>2</sup> ha individuato un rischio di frammentazione del mercato interno nel settore dei C-ITS e la necessità di definire requisiti minimi per i servizi C-ITS al fine di garantirne una diffusione coordinata e coerente. In tale

---

<sup>1</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

<sup>2</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" [COM(2016) 766 final].

contesto, la Commissione ha annunciato la sua intenzione, se del caso, di avvalersi del mandato conferitole a norma della direttiva 2010/40/UE di adottare atti delegati entro il 2018 per garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità dei servizi C-ITS nella diffusione e nell'utilizzo operativo di servizi C-ITS a livello dell'Unione basati su una comunicazione affidabile e sicura.

- (4) Al fine di promuovere e massimizzare tutti i vantaggi derivanti dai C-ITS in materia di sicurezza stradale ed efficienza del traffico, le specifiche di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi all'intera rete di trasporto stradale. Ciò comprende le sue interfacce con altri modi di trasporto che sono pertinenti per la sicurezza stradale o l'efficienza del traffico, come i passaggi a livello, le aree portuali, ecc.
- (5) Le specifiche di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi a tutti i servizi C-ITS fatte salve particolari specifiche adottate in altri atti a norma della direttiva 2010/40/UE, in particolare i regolamenti delegati (UE) n. 886/2013<sup>3</sup> e (UE) 2015/962<sup>4</sup> della Commissione.
- (6) La direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup>, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi dell'Unione ("direttiva NIS") stabilisce obblighi relativi alle capacità nazionali nell'ambito della cibersicurezza, istituisce meccanismi per migliorare la cooperazione strategica e operativa tra gli Stati membri e introduce obblighi in materia di misure di sicurezza e notifica degli incidenti in tutti i settori. Dal momento che la direttiva NIS include i gestori dei sistemi di trasporto intelligenti quali definiti all'articolo 4, punto 1), della direttiva 2010/40/UE nell'elenco dei possibili operatori di servizi essenziali, l'applicazione della direttiva NIS e delle prescrizioni imposte a norma del presente regolamento può essere in alcuni casi complementare.
- (7) La decisione 2008/671/CE della Commissione<sup>6</sup> armonizza le condizioni riguardanti la disponibilità e l'uso efficiente della banda di frequenze 5 875-5 905 MHz per le applicazioni legate alla sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti nell'Unione.
- (8) In risposta al mandato di normazione M/453<sup>7</sup>, le organizzazioni europee di normazione (OEN) – l'Istituto europeo delle norme di telecomunicazione (ETSI) e il Comitato europeo di normazione (CEN) – hanno sviluppato norme comuni per la diffusione dei servizi C-ITS, cui il presente regolamento fa riferimento. Tali norme fungono da base per una fornitura efficace di servizi prioritari C-ITS, che consentono ai gestori del traffico stradale di adottare misure adeguate e preparano il terreno per

---

<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 (GU L 247 del 18.9.2013, pag. 6).

<sup>4</sup> 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 (GU L 157 del 23.6.2015, pag. 21).

<sup>5</sup> GU L 194 del 19.7.2016, pag. 1.

<sup>6</sup> Decisione 2008/671/CE della Commissione, del 5 agosto 2008, sull'uso armonizzato dello spettro radio nella banda di frequenze 5 875-5 905 MHz per le applicazioni legate alla sicurezza dei sistemi di trasporto intelligenti (STI) (GU L 220 del 15.8.2008, pag. 24).

<sup>7</sup> M/453: *Standardisation mandate addressed to CEN, CENELEC and ETSI in the field of information and communication technologies to support the interoperability of co-operative systems for intelligent transport in the European Community* (Mandato di normazione rivolto a CEN, CENELEC e ETSI nel campo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per sostenere l'interoperabilità di sistemi cooperativi per il trasporto intelligente nella Comunità europea).

un'automazione più sicura sulle strade dell'UE. L'attività di normazione continuerà, tra l'altro per integrare altre tecnologie e rafforzare ulteriormente i C-ITS. I pertinenti organismi di normazione e tutti i portatori di interessi dovrebbero quindi proseguire il lavoro svolto nell'ambito del mandato di normazione M/453 e sviluppare insieme soluzioni che sostengano l'interoperabilità e consentano a tutte le tecnologie di svolgere il proprio ruolo.

- (9) Al fine di garantire l'interoperabilità, ciascuna stazione C-ITS necessita di una specifica configurazione di norme ("profilo di sistema") che determina l'attuazione di varie norme facoltative. Il profilo di sistema descrive le interfacce esterne necessarie per la comunicazione tra le stazioni C-ITS. Ogni stazione C-ITS deve essere conforme alle disposizioni della direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>. La cooperazione tra l'industria e le autorità degli Stati membri ha portato allo sviluppo di profili di sistema armonizzati per le stazioni C-ITS a bordo veicolo e le stazioni C-ITS a bordo strada che comunicano nella banda di frequenze 5 855-5 925 MHz. Affinché tutti i servizi C-ITS siano ricevuti senza interruzione in tutta l'Unione è necessario un approccio di comunicazione ibrido, vale a dire un approccio che combina tecnologie di comunicazione complementari. Alla luce del ritmo del progresso tecnologico, l'industria e gli Stati membri sono incoraggiati a sviluppare e ad armonizzare in tutta l'Unione profili di sistema complementari e compatibili supplementari per altri tipi di stazioni e tecnologie C-ITS. Prima di utilizzare tali nuovi profili o tecnologie, essi dovrebbero informare la Commissione in modo che possa essere considerato tempestivamente un aggiornamento del presente regolamento. Gli aggiornamenti dovrebbero essere preparati in stretta collaborazione con gli Stati membri.
- (10) La natura cooperativa dei C-ITS richiede che ogni stazione C-ITS fornisca informazioni alla rete C-ITS. Le stazioni C-ITS non dovrebbero interferire con la fornitura di servizi prioritari C-ITS, con i servizi europei di telepedaggio o con il tachigrafo intelligente, né con il funzionamento di altre stazioni C-ITS.
- (11) È importante che l'industria e gli Stati membri attuino soluzioni tecniche comuni per la fornitura di servizi C-ITS. Tali soluzioni dovrebbero essere sviluppate in particolare attraverso gli OEN al fine di agevolare l'introduzione dei servizi C-ITS, garantire l'interoperabilità e la continuità dei servizi in tutta l'Unione e ridurre i costi di attuazione. Al fine di garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità dei servizi C-ITS a livello dell'Unione, le norme e i profili di sistema di cui al presente regolamento dovrebbero essere utilizzati, ove opportuno, come riferimento per lo sviluppo di tecnologie e servizi C-ITS futuri.
- (12) Per quanto riguarda la diffusione, i servizi C-ITS che contribuiscono alla sicurezza stradale e all'efficienza del traffico dovrebbero avere la priorità. I servizi che costituiscono servizi di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale, quali definiti dal regolamento delegato (UE) n. 886/2013, dovrebbero, ove possibile, essere forniti come un servizio universale gratuito agli utenti finali nel punto di utilizzo conformemente al medesimo regolamento.
- (13) Al fine di garantire l'interoperabilità, ogni servizio C-ITS necessita di una specifica configurazione di norme, denominata profilo di servizio, che definisce l'attuazione di varie alternative di norme. I servizi C-ITS non dovrebbero interferire con la fornitura

---

<sup>8</sup> Direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

dei servizi prioritari C-ITS. Gli attuali profili di servizio veicolo-veicolo sono stati sviluppati principalmente per le autovetture. Al fine di consentire la diffusione di tali servizi o di servizi simili per altre categorie di veicoli, potrebbe essere necessario sviluppare profili di servizio supplementari o aggiornare i profili del servizio di cui al presente regolamento.

- (14) La decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup> stabilisce principi comuni e disposizioni di riferimento che vanno applicati in tutta la normativa settoriale. Essa costituisce quindi un quadro generale orizzontale per qualsiasi nuova normativa che armonizzi le condizioni per la commercializzazione dei prodotti. Le sue disposizioni di riferimento forniscono definizioni e obblighi generali per gli operatori economici e una serie di procedure di valutazione della conformità da cui il legislatore può scegliere, a seconda dei casi. Al fine di garantire la sicurezza sul mercato, essa stabilisce inoltre norme per la marcatura CE e disposizioni di riferimento relative alle procedure per i prodotti che comportano un rischio. Dal momento che il presente regolamento riguarda l'immissione sul mercato di stazioni C-ITS, è opportuno utilizzare le disposizioni di riferimento di cui all'allegato I di tale decisione, che attribuiscono al fabbricante la responsabilità di garantire, tra l'altro, la conformità con tutta la normativa applicabile, la compilazione di una dichiarazione UE di conformità, l'apposizione della marcatura di conformità e la preparazione della documentazione tecnica adeguata. I ruoli e le responsabilità di altri soggetti, quali il rappresentante autorizzato, l'importatore e il distributore, dovrebbero altresì essere disciplinati.
- (15) Nel presente regolamento, le stazioni C-ITS installate sui veicoli, portatili o presenti lungo l'infrastruttura stradale sono considerate prodotti che possono essere immessi sul mercato come installazioni a sé stanti o come parte di installazioni più grandi. La misura in cui le stazioni C-ITS che saranno installate sui veicoli sono conformi ai requisiti applicabili può essere testata prima o dopo l'installazione. Per quanto riguarda le stazioni C-ITS a bordo strada, la conformità può essere testata prima dell'installazione in modo che esse possano essere immesse sul mercato come prodotti a sé stanti. Nel caso delle stazioni C-ITS centrali la situazione può essere diversa, perché spesso tali stazioni saranno integrate in centri di controllo del traffico che non sono standardizzati. Poiché tali centri di controllo del traffico sono costruiti gradualmente, di pari passo con lo sviluppo delle zone di circolazione che gestiscono, è possibile che non possano essere testati interamente prima dell'immissione sul mercato. Ad ogni modo il livello di sicurezza e fiducia dovrebbe essere lo stesso per tutte le stazioni C-ITS, comprese quelle centrali.
- (16) Prima che una stazione C-ITS sia messa in servizio e diventi operativa è necessario individuare l'ente che provvederà a controllare che sia accompagnata da una dichiarazione UE di conformità e, se del caso, che sia stata apposta la marcatura di conformità. Tale ente dovrebbe registrare la stazione nel sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS e garantire che soddisfi i requisiti tecnici per tutto il periodo del suo utilizzo. L'ente sarà l'operatore della stazione C-ITS e sarà incaricato delle relazioni con l'utente.
- (17) Per molti servizi C-ITS è essenziale garantire l'autenticità e l'integrità dei messaggi C-ITS che contengono informazioni, quali posizione, velocità e rotta. È quindi opportuno istituire un modello di fiducia C-ITS europeo comune per tutte le stazioni C-ITS (tutte

---

<sup>9</sup> Decisione n. 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82).

le stazioni C-ITS mobili, con gli stessi requisiti per quelle a bordo veicolo e quelle personali, e tutte le stazioni C-ITS fisse, con gli stessi requisiti per quelle centrali e quelle a bordo strada), indipendentemente dalle tecnologie di comunicazione utilizzate. Le norme e i requisiti di tale modello di fiducia sono stabiliti nella politica dei certificati e della sicurezza. Il livello più alto dell'infrastruttura a chiave pubblica (*Public Key Infrastructure*, PKI) è l'elenco di fiducia europeo dei certificati, che contiene le voci relative a tutte le autorità di certificazione radice fidate in Europa.

- (18) In passato sono stati compiuti sforzi finalizzati al reciproco riconoscimento di certificati di sicurezza dei prodotti in Europa. L'esempio più importante in tal senso è l'accordo sul reciproco riconoscimento (ARR) del gruppo di alti funzionari competente in materia di sicurezza dei sistemi di informazione (SOG-IS). Nonostante rappresenti il modello più importante per la cooperazione e il reciproco riconoscimento nel campo della certificazione della sicurezza, il SOG-IS comprende solo una parte degli Stati membri dell'Unione. Considerato che la certificazione della sicurezza delle stazioni C-ITS è un elemento importante della politica dei certificati e della sicurezza dei C-ITS, l'ARR del SOG-IS si applica in mancanza di altri regimi europei di certificazione della cibersicurezza equivalenti nell'ambito del pertinente quadro europeo della cibersicurezza.
- (19) Determinate stazioni C-ITS immesse sul mercato prima della data di applicazione del presente regolamento potrebbero non rispettare pienamente i requisiti C-ITS connessi alla sicurezza di cui al presente regolamento perché le decisioni tecniche relative alla diffusione potrebbero essere già state prese in precedenza. Affinché tali stazioni C-ITS possano entrare a far parte della rete C-ITS dopo la data di applicazione del presente regolamento, è opportuno prevedere una procedura volta a considerare l'autorizzazione alla registrazione di tali stazioni C-ITS nel modello di fiducia C-ITS.
- (20) A norma dell'articolo 6, paragrafo 6, della direttiva 2010/40/UE, la Commissione è tenuta ad adottare specifiche che rispettano una serie di principi, compreso l'utilizzo di infrastrutture satellitari o ogni tecnologia che offra livelli equivalenti di precisione ai fini delle applicazioni e dei servizi ITS che richiedono servizi di sincronizzazione e posizionamento a livello mondiale, continui, precisi e garantiti. Al fine di migliorare l'affidabilità delle stazioni C-ITS è quindi opportuno garantirne la compatibilità con i servizi a valore aggiunto offerti dai programmi Galileo e Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS) di cui al regolamento (UE) n. 1285/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (21) La piattaforma per la diffusione dei C-ITS nell'Unione (piattaforma C-ITS), istituita nel novembre 2014 e presieduta da servizi della Commissione, ha sviluppato una politica comune dei certificati e della sicurezza, approvata da tutti i portatori di interessi coinvolti. Dal momento che la politica comune dei certificati e della sicurezza dovrebbe essere aggiornata in linea con i progressi tecnici e lo sviluppo del quadro di governance, la Commissione dovrebbe riesaminare il presente regolamento in via continuativa al fine di mantenere la coerenza e l'uniformità.
- (22) Per garantire il corretto funzionamento della rete C-ITS, alcuni compiti devono essere svolti da enti centrali prima che possa essere stabilito l'intero quadro di governance. In attesa che vengano istituiti gli enti centrali, la Commissione dovrebbe essere incaricata di svolgere tali compiti, compresi quelli pertinenti all'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS, al gestore dell'elenco di fiducia e al punto di contatto C-ITS.
- (23) Se comportano il trattamento di dati personali, le misure previste dal presente regolamento dovrebbero essere intraprese conformemente alla legislazione dell'Unione

in materia di protezione dei dati personali e della vita privata, in particolare al regolamento (UE) 2016/679<sup>10</sup> e, se del caso, alla direttiva 2002/58/CE<sup>11</sup>. Tale trattamento dovrebbe avere un'adeguata base giuridica, come stabilito all'articolo 6 del regolamento (UE) 2016/679, che non è prevista dal presente regolamento delegato.

- (24) Senza una base giuridica adeguata i dati personali raccolti non dovrebbero essere riutilizzati per altri fini, quali i fini commerciali o come nuova risorsa per garantire l'applicazione della legge, a meno che ciò non avvenga sulla base di un atto giuridico.
- (25) Le informazioni relative a una persona fisica identificata o identificabile dovrebbero essere trattate in stretta conformità al principio della minimizzazione dei dati ed esclusivamente per i fini specificati nel presente regolamento, e non conservate più a lungo di quanto necessario. I requisiti di sicurezza relativi alla pseudonimizzazione previsti dal presente regolamento contribuiscono a ridurre il rischio di un uso improprio dei dati.
- (26) Gli utenti finali dovrebbero essere informati chiaramente e in modo esauriente circa il trattamento dei loro dati personali conformemente al regolamento (UE) 2016/679.
- (27) Come indicato nella politica comune dei certificati e della sicurezza, elaborata nel contesto della piattaforma C-ITS, la governance necessita di organismi sotto forma di comitati direttivi comuni di portatori di interessi, compresa la Commissione, gli Stati membri, i gestori dell'infrastruttura stradale e gli operatori e i fabbricanti di stazioni C-ITS. In attesa dell'istituzione di tali organismi la Commissione, assistita da un gruppo di esperti in cui sono rappresentati tutti i portatori di interessi coinvolti, dovrebbe essere incaricata dei compiti pertinenti, compresi quelli relativi alla governance, alla supervisione e all'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS. Il gruppo di esperti dovrebbe comprendere in particolare rappresentanti dei fabbricanti e degli operatori delle stazioni C-ITS nella rete C-ITS, nonché altri portatori di interessi coinvolti e le pertinenti autorità degli Stati membri.
- (28) L'ampio e inclusivo processo di consultazione che ha portato all'elaborazione del quadro della politica della sicurezza e di governance e della politica dei certificati (con il sostegno di tutti i portatori di interessi pubblici e privati pertinenti) dovrebbe essere applicato anche all'aggiornamento del presente regolamento in linea con i progressi tecnici e, se del caso, con lo sviluppo del quadro di governance.
- (29) Gli Stati membri e le autorità di certificazione radice dovrebbero fornire periodicamente alla Commissione informazioni che le consentano di monitorare l'attuazione del presente regolamento.
- (30) Al fine di tener conto della rapida evoluzione di nuovi mercati, tecnologie e servizi, come già annunciato nel programma di lavoro aggiornato della direttiva ITS, si prevede che il presente regolamento sarà modificato prima del riesame della sua attuazione, che dovrebbe essere effettuata tre anni dopo la sua entrata in vigore.

Tra i probabili oggetti di tali modifiche spicca l'inclusione delle reti 3G/4G esistenti per fornire servizi prioritari C-ITS. Il 3GPP ha inoltre finalizzato le specifiche per le

---

<sup>10</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>11</sup> Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37).

tecnologie LTE-V2X e le implementazioni prototipo sono attualmente in corso di convalida. Al momento si sta procedendo all'integrazione di tali tecnologie nelle norme e nelle specifiche tecniche europee, sia per quanto riguarda i servizi prioritari C-ITS sia per quanto riguarda nuovi servizi emergenti. Infine, anche le nuove tecnologie in rapida evoluzione come il 5G potrebbero sostenere i servizi C-ITS.

Alcuni di questi sviluppi potrebbero determinare una o più modifiche del presente regolamento qualora un fascicolo con specifiche tecnicamente mature venga trasmesso alla Commissione. Tali modifiche dovrebbero garantire un approccio aperto e adeguato alle esigenze future in materia di norme e legislazione. La Commissione dovrebbe consultare un gruppo di esperti in merito alle eventuali modifiche del presente regolamento, in maniera aperta e trasparente, e informarlo periodicamente circa i progressi e le possibili fasi successive. Al fine di preservare la continuità dei servizi prioritari C-ITS, le modifiche dovrebbero anche garantire la compatibilità e l'interoperabilità con le stazioni C-ITS esistenti, già messe in servizio conformemente al presente regolamento, o specificare un percorso di migrazione adeguato tenendo anche conto degli sviluppi tecnologici e del mercato.

La Commissione dovrebbe analizzare il fascicolo e discuterne nell'ambito del gruppo di esperti senza indebito ritardo in vista di una possibile modifica del presente regolamento, valutando se sia necessaria una modifica dei requisiti esistenti. I portatori di interessi che hanno già messo in servizio stazioni C-ITS dovrebbero collaborare lealmente a tale processo, conformemente al diritto della concorrenza nazionale e dell'Unione, al fine di garantire parità di condizioni per le diverse tecnologie e senza ostacolare lo sviluppo di nuove. Per favorire futuri sviluppi in questo settore, tali portatori di interessi dovrebbero anche preparare i loro prodotti per l'integrazione di tecnologie future.

- (31) Il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato conformemente all'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup> e ha espresso un parere il [...],

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### **DISPOSIZIONI GENERALI**

#### *Articolo 1*

#### **Oggetto e ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce le specifiche necessarie a garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità nella diffusione e nell'utilizzo operativo di servizi C-ITS a livello dell'Unione basati su una comunicazione affidabile e sicura.

---

<sup>12</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).



Esso definisce le modalità di comunicazione veicolo-veicolo, veicolo-infrastruttura e infrastruttura-infrastruttura per mezzo di stazioni C-ITS e le modalità di immissione sul mercato e messa in servizio delle stazioni C-ITS al fine di consentire la fornitura di servizi C-ITS agli utenti ITS.

2. Il presente regolamento si applica a tutte le stazioni C-ITS nel settore del trasporto stradale e alle loro interfacce con altri modi di trasporto.
3. La diffusione delle stazioni C-ITS avviene in conformità all'articolo 5 della direttiva 2010/40/UE. Gli Stati membri designano quale parte della loro infrastruttura della rete dei trasporti è dotata di stazioni C-ITS.

## *Articolo 2*

### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "sistemi di trasporto intelligenti cooperativi" o "C-ITS": sistemi di trasporto intelligenti che consentono agli utenti ITS di collaborare scambiando messaggi sicuri e affidabili utilizzando il sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS;
- 2) "servizio C-ITS": un servizio ITS fornito attraverso i C-ITS;
- 3) "stazione C-ITS": l'insieme dei componenti hardware e software necessari per raccogliere, conservare, trattare, ricevere e trasmettere messaggi sicuri e affidabili al fine di consentire la fornitura di un servizio C-ITS; sono incluse le stazioni ITS personali, centrali, a bordo veicolo e a bordo strada quali definite nella norma EN 302 665 v 1.1.1;
- 4) "stazione C-ITS mobile": una stazione C-ITS installata in un veicolo o sotto forma di dispositivo portatile personale;
- 5) "stazione C-ITS fissa": una stazione C-ITS installata in un sistema centrale o in un'infrastruttura a bordo strada;
- 6) "stazione C-ITS centrale": un server centrale con capacità di stazione C-ITS integrate, come in un centro di gestione del traffico;
- 7) "messa a disposizione sul mercato": la fornitura di una stazione C-ITS per la distribuzione o l'uso nel mercato dell'Unione nel contesto di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;
- 8) "immissione sul mercato": la prima messa a disposizione di una stazione C-ITS sul mercato dell'Unione;
- 9) "messa in servizio": riferito a una stazione C-ITS, il suo primo utilizzo nell'Unione per i fini cui essa è destinata;
- 10) "comunicazione a corto raggio": la comunicazione nella banda di frequenze 5 855-5 925 MHz;
- 11) "servizio prioritario C-ITS": un servizio C-ITS che contribuisce alla sicurezza stradale o all'efficienza del traffico e che figura nell'allegato I;
- 12) "profilo di sistema": un insieme minimo di requisiti funzionali e tecnici per lo scambio interoperabile di messaggi tra stazioni C-ITS;

- 13) "profilo di servizio": un insieme di specifiche funzionali per messaggi interoperabili al fine di consentire la fornitura di un servizio C-ITS;
- 14) "sistema globale di navigazione satellitare" ("GNSS"): un'infrastruttura formata da una costellazione di satelliti affiancata da una rete di stazioni terrestri, che fornisce precise informazioni orarie e di geolocalizzazione agli utenti che dispongono di un ricevitore adeguato;
- 15) "fabbricante": una persona fisica o giuridica che progetta e fabbrica una stazione C-ITS o la fa progettare o fabbricare e la commercializza con il proprio nome o marchio commerciale;
- 16) "operatore delle stazioni C-ITS": una persona fisica o giuridica responsabile della messa in servizio e della gestione di stazioni C-ITS conformemente al presente regolamento;
- 17) "rappresentante autorizzato": una persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che ha ricevuto da un fabbricante un mandato scritto che la autorizza ad agire per suo conto in relazione a determinati compiti;
- 18) "importatore": una persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato dell'Unione una stazione C-ITS proveniente da un paese terzo;
- 19) "distributore": una persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, diversa dal fabbricante o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato una stazione C-ITS;
- 20) "operatore economico": il fabbricante, il rappresentante autorizzato, l'importatore o il distributore;
- 21) "richiamo": qualsiasi provvedimento volto ad ottenere la restituzione di una stazione C-ITS che è già stata messa a disposizione dell'utente finale;
- 22) "ritiro": qualsiasi provvedimento volto a impedire la messa a disposizione sul mercato di una stazione C-ITS nella catena di fornitura;
- 23) "marcatura CE": una marcatura mediante cui il fabbricante indica che il prodotto è conforme ai requisiti applicabili stabiliti nella normativa dell'Unione che ne prevede l'apposizione;
- 24) "utente finale": una persona fisica o giuridica che utilizza in ultima istanza una stazione C-ITS o che è destinata a utilizzarla in ultima istanza;
- 25) "autorità di vigilanza del mercato": l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale Stato;
- 26) "autorità nazionale competente": qualsiasi autorità autorizzata a verificare la conformità di una stazione C-ITS alla normativa applicabile;
- 27) "sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS": il quadro C-ITS dell'Unione europea per la fornitura di una comunicazione affidabile e sicura mediante l'uso di un'infrastruttura a chiave pubblica (PKI);
- 28) "autorità per le registrazioni": l'ente giuridico e/o operativo che autentica una stazione C-ITS e le concede l'accesso ai C-ITS;
- 29) "rete C-ITS": tutte le stazioni C-ITS operative nell'Unione.

### *Articolo 3*

#### **Messa a disposizione sul mercato e/o messa in servizio**

Una stazione C-ITS è messa a disposizione sul mercato e/o messa in servizio solo se, sottoposta a corretta manutenzione e utilizzata per i fini previsti, è conforme al presente regolamento.

### *Articolo 4*

#### **Libera circolazione**

Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono, per i motivi oggetto del presente regolamento, la messa a disposizione sul mercato o la messa in servizio sul loro territorio di stazioni C-ITS conformi al presente regolamento.

## **CAPO II**

### **REQUISITI TECNICI**

#### *Articolo 5*

##### **Requisiti per le stazioni C-ITS**

1. Le stazioni C-ITS a bordo veicolo progettate per la comunicazione a corto raggio sono conformi ai requisiti stabiliti nel profilo di sistema di cui all'allegato II, sezione 2.
2. Le stazioni C-ITS a bordo strada progettate per la comunicazione a corto raggio sono conformi ai requisiti stabiliti nel profilo di sistema di cui all'allegato II, sezione 3.
3. Le stazioni C-ITS inviano messaggi che consentono la fornitura di almeno uno dei servizi prioritari C-ITS di cui all'allegato I.
4. Le stazioni C-ITS sono compatibili con stazioni C-ITS che inviano messaggi per i servizi prioritari C-ITS di cui all'allegato I.
5. Le stazioni C-ITS non interferiscono con il funzionamento del servizio europeo di telepedaggio di cui alla direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>13</sup> e alla decisione 2009/750/CE della Commissione<sup>14</sup> e con il funzionamento del tachigrafo intelligente di cui al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>.
6. Le stazioni C-ITS sono compatibili con le stazioni C-ITS conformi ai profili di sistema di cui all'allegato II.

---

<sup>13</sup> Direttiva 2004/52/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità (GU L 166 del 30.4.2004, pag. 124).

<sup>14</sup> Decisione 2009/750/CE della Commissione, del 6 ottobre 2009, sulla definizione del servizio europeo di telepedaggio e dei relativi elementi tecnici (GU L 268 del 13.10.2009, pag. 11).

<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

7. Se supportano il GNSS, le stazioni C-ITS sono compatibili con i servizi di posizionamento e sincronizzazione forniti dai sistemi Galileo e EGNOS. Le stazioni C-ITS possono inoltre essere compatibili con altri sistemi di navigazione satellitare.

#### *Articolo 6*

#### **Requisiti per i servizi C-ITS**

1. I servizi prioritari C-ITS di cui all'allegato I sono conformi ai requisiti del profilo di servizio C-ITS corrispondente.
2. Ogni servizio C-ITS funziona senza modifiche con tutti i profili di servizio di cui all'allegato I.

### **CAPO III**

#### **IMMISSIONE SUL MERCATO DELLE STAZIONI C-ITS**

#### *Articolo 7*

#### **Obblighi dei fabbricanti di stazioni C-ITS**

1. All'atto dell'immissione sul mercato delle stazioni C-ITS, i fabbricanti garantiscono che esse sono state progettate e fabbricate conformemente ai requisiti di cui all'articolo 5.
2. I fabbricanti preparano la documentazione tecnica di cui all'allegato V, parte A, ed eseguono o fanno eseguire la procedura di valutazione della conformità di cui all'allegato V, parte A.
3. Se, con la procedura di valutazione della conformità di cui all'allegato V, parte A, è stata dimostrata la conformità di una stazione C-ITS ai requisiti applicabili, i fabbricanti compilano una dichiarazione UE di conformità e appongono la marcatura CE.
4. I fabbricanti conservano la documentazione tecnica di cui all'allegato V, parte A, e la dichiarazione UE di conformità per dieci anni dalla data in cui la stazione C-ITS è stata immessa sul mercato.
5. I fabbricanti garantiscono che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie continui a essere conforme al presente regolamento.
6. Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei consumatori, qualora lo ritengano opportuno in considerazione dei rischi presentati dalle stazioni C-ITS, i fabbricanti:
  - a) effettuano prove a campione sulle stazioni C-ITS commercializzate;
  - b) esaminano i reclami e, se del caso, mantengono un registro dei reclami, delle stazioni C-ITS non conformi e dei richiami delle stazioni C-ITS;
  - c) tengono informati i distributori in merito a tale monitoraggio.
7. I fabbricanti garantiscono che sulle stazioni C-ITS che hanno immesso sul mercato sia apposto un numero di tipo, di lotto, di serie oppure qualsiasi altro elemento che ne consenta l'identificazione.

8. Sulla stazione C-ITS o, qualora ciò non fosse possibile, sull'imballaggio o su un documento che accompagna la stazione C-ITS, i fabbricanti indicano:
- a) il proprio nome;
  - b) la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio registrato;
  - c) il proprio indirizzo postale, specificando un unico punto in cui possono essere contattati.

I dati di recapito sono redatti in una lingua facilmente comprensibile sia per gli utenti finali sia per le autorità di vigilanza del mercato.

9. I fabbricanti garantiscono che la stazione C-ITS sia accompagnata da istruzioni e informazioni sulla sicurezza in una lingua facilmente comprensibile per gli utenti finali, come stabilito dallo Stato membro interessato. Tali istruzioni e informazioni sulla sicurezza, e qualunque etichettatura, sono chiare, comprensibili e intelligibili.
10. I fabbricanti che ritengano che una stazione C-ITS che hanno immesso sul mercato non sia conforme al presente regolamento adottano immediatamente le misure correttive necessarie a renderla conforme o, a seconda dei casi, a ritirarla o a richiamarla. Qualora la stazione C-ITS presenti un rischio, i fabbricanti ne informano immediatamente le autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui l'hanno messa a disposizione, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e a qualsiasi misura correttiva adottata.
11. A seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale competente, i fabbricanti forniscono a quest'ultima tutte le informazioni e la documentazione, in formato cartaceo o elettronico, necessarie per dimostrare la conformità della stazione C-ITS, in una lingua facilmente comprensibile per tale autorità. Essi cooperano con tale autorità, dietro sua richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dalle stazioni C-ITS da essi immesse sul mercato.

## *Articolo 8*

### **Rappresentanti autorizzati**

1. Un fabbricante può nominare un rappresentante autorizzato mediante un mandato scritto.
2. I rappresentanti autorizzati eseguono i compiti specificati nel mandato ricevuto dal fabbricante. Il mandato deve consentire al rappresentante autorizzato di svolgere almeno i seguenti compiti:
  - a) tenere a disposizione delle autorità nazionali di vigilanza del mercato la dichiarazione UE di conformità e la documentazione tecnica per dieci anni dalla data in cui la stazione C-ITS è stata immessa sul mercato;
  - b) su richiesta motivata di un'autorità nazionale competente, fornire a quest'ultima tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di una stazione C-ITS;
  - c) cooperare con le autorità nazionali competenti, su loro richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dalle stazioni C-ITS che rientrano nel loro mandato.

Gli obblighi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, e la preparazione della documentazione tecnica di cui all'articolo 7, paragrafo 2, non rientrano nel mandato del rappresentante autorizzato.

## *Articolo 9*

### **Obblighi degli importatori**

1. Gli importatori immettono sul mercato dell'Unione solo stazioni C-ITS conformi.
2. Prima di immettere sul mercato una stazione C-ITS, gli importatori si accertano che:
  - a) il fabbricante abbia effettuato la procedura di valutazione della conformità di cui all'articolo 7, paragrafo 2;
  - b) il fabbricante abbia preparato la documentazione tecnica;
  - c) la stazione C-ITS rechi la marcatura CE prescritta;
  - d) il fabbricante abbia rispettato le prescrizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 7 e 8.
3. Qualora un importatore ritenga che una stazione C-ITS non sia conforme ai requisiti di cui all'articolo 5, non immette il prodotto sul mercato finché esso non è stato reso conforme. Se la stazione C-ITS presenta un rischio, l'importatore ne informa il fabbricante e le autorità di vigilanza del mercato.
4. Sulla stazione C-ITS o, qualora ciò non fosse possibile, sull'imballaggio o su un documento che accompagna la stazione C-ITS, gli importatori indicano:
  - a) il proprio nome;
  - b) la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio registrato;
  - c) l'indirizzo a cui possono essere contattati.I dati di recapito sono redatti in una lingua facilmente comprensibile per gli utenti finali e le autorità nazionali competenti.
5. Gli importatori garantiscono che la stazione C-ITS sia accompagnata da istruzioni e informazioni sulla sicurezza in una lingua facilmente comprensibile per gli utenti finali, come stabilito dallo Stato membro interessato.
6. Gli importatori garantiscono che, mentre una stazione C-ITS è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non mettano a rischio la conformità ai requisiti di cui all'articolo 5.
7. Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei consumatori, qualora lo ritengano opportuno in considerazione dei rischi presentati da una stazione C-ITS, gli importatori:
  - a) effettuano prove a campione sulla stazione C-ITS commercializzata;
  - b) esaminano i reclami e, se del caso, mantengono un registro dei reclami, delle stazioni C-ITS non conformi e dei richiami delle stazioni C-ITS;
  - c) tengono informati i distributori in merito a tale monitoraggio.
8. Gli importatori che ritengano che una stazione C-ITS che hanno immesso sul mercato non sia conforme al presente regolamento adottano immediatamente le

misure correttive necessarie a rendere tale stazione C-ITS conforme o, a seconda dei casi, a ritirarla o a richiamarla. Qualora la stazione C-ITS presenti un rischio, gli importatori ne informano immediatamente le autorità nazionali competenti degli Stati membri in cui l'hanno messa a disposizione, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e a qualsiasi misura correttiva adottata.

9. Gli importatori tengono una copia della dichiarazione UE di conformità a disposizione delle autorità di vigilanza del mercato per dieci anni dalla data di immissione sul mercato della stazione C-ITS e garantiscono che la documentazione tecnica possa essere messa a disposizione di tali autorità, su richiesta.
10. A seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale competente, gli importatori forniscono a quest'ultima tutte le informazioni e la documentazione, in formato cartaceo o elettronico, necessarie per dimostrare la conformità di una stazione C-ITS, in una lingua facilmente comprensibile per tale autorità. Essi cooperano con tale autorità, dietro sua richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dalle stazioni C-ITS da essi immesse sul mercato.

### *Articolo 10*

#### **Obblighi dei distributori**

1. Quando mettono una stazione C-ITS a disposizione sul mercato, i distributori agiscono con la dovuta attenzione in relazione ai requisiti del presente regolamento.
2. Prima di mettere una stazione C-ITS a disposizione sul mercato, i distributori verificano che:
  - a) rechi la marcatura CE;
  - b) sia accompagnata dalle istruzioni e dalle informazioni sulla sicurezza di cui all'articolo 7, paragrafo 9, in una lingua facilmente comprensibile per gli utenti finali nello Stato membro in cui essa sarà messa a disposizione sul mercato;
  - c) il fabbricante e l'importatore abbiano rispettato le prescrizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 7 e 8, e all'articolo 9, paragrafo 4.
3. Qualora un importatore ritenga che una stazione C-ITS non sia conforme all'articolo 5, non la mette a disposizione sul mercato finché essa non è stata resa conforme. Se la stazione C-ITS presenta un rischio, il distributore ne informa il fabbricante o l'importatore e le autorità di vigilanza del mercato.
4. I distributori garantiscono che, mentre una stazione C-ITS è sotto la loro responsabilità, le condizioni di immagazzinamento o di trasporto non mettano a rischio la conformità ai requisiti di cui all'articolo 5.
5. I distributori che ritengano che una stazione C-ITS che hanno messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento o a qualsiasi altra normativa applicabile dell'Unione si assicurano che siano adottate misure correttive per renderla conforme o, a seconda dei casi, per ritirarla o richiamarla. Qualora la stazione C-ITS presenti un rischio, i distributori ne informano immediatamente le autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui l'hanno messa a disposizione, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e a qualsiasi misura correttiva adottata.

6. Su richiesta motivata di un'autorità nazionale competente, i distributori forniscono a quest'ultima tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di una stazione C-ITS. Essi cooperano con tale autorità, dietro sua richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dalle stazioni C-ITS da essi messe a disposizione sul mercato.

#### *Articolo 11*

#### **Casi in cui gli obblighi dei fabbricanti si applicano agli importatori e ai distributori**

Un importatore o un distributore che immette una stazione C-ITS sul mercato con il proprio nome o marchio commerciale o modifica una stazione C-ITS già immessa sul mercato in modo tale da poter incidere sulla sua conformità al presente regolamento è considerato un fabbricante ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi dei fabbricanti di cui all'articolo 7.

#### *Articolo 12*

#### **Identificazione degli operatori economici**

Alle autorità di vigilanza del mercato che ne facciano richiesta, gli operatori economici indicano:

- a) ogni operatore economico che abbia fornito loro una stazione C-ITS;
- b) ogni operatore economico cui essi abbiano fornito una stazione C-ITS.

Gli operatori economici devono essere in grado di presentare le informazioni di cui al primo comma per quindici anni dal momento in cui sia stata loro fornita una stazione C-ITS e per quindici anni dal momento in cui essi abbiano fornito una stazione C-ITS.

#### *Articolo 13*

#### **Dichiarazione UE di conformità**

1. La dichiarazione UE di conformità attesta che è stato dimostrato il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 5.
2. La dichiarazione UE di conformità è strutturata conformemente al modello di cui all'allegato V, parte B, contiene gli elementi di cui all'allegato V, parte A, ed è mantenuta aggiornata. Essa è tradotta nella lingua o nelle lingue richieste dallo Stato membro in cui la stazione C-ITS è messa a disposizione sul mercato.
3. Compilando la dichiarazione UE di conformità il fabbricante si assume la responsabilità della conformità della stazione C-ITS alle prescrizioni di cui al presente regolamento.
4. Se alla stazione C-ITS si applicano più atti dell'Unione che prescrivono una dichiarazione UE di conformità, viene compilata un'unica dichiarazione in rapporto a tutti gli atti. La dichiarazione contiene gli estremi degli atti interessati, compresi i riferimenti della loro pubblicazione.



## *Articolo 14*

### **Principi generali della marcatura CE**

La marcatura CE è soggetta ai principi generali di cui all'articolo 30 del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>.

## *Articolo 15*

### **Regole e condizioni per l'apposizione della marcatura CE**

1. La marcatura CE è apposta sulla stazione C-ITS o sulla sua targhetta segnaletica in modo visibile, leggibile e indelebile.
2. La marcatura CE è apposta sulla stazione C-ITS prima della sua immissione sul mercato. Può essere seguita da un pittogramma o da qualsiasi altro marchio che indichi un rischio o un impiego particolare.

## *Articolo 16*

### **Vigilanza del mercato dell'Unione e controllo delle stazioni C-ITS che entrano nel mercato dell'Unione**

Alle stazioni C-ITS si applicano l'articolo 15, paragrafo 3, e gli articoli da 16 a 29 del regolamento (CE) n. 765/2008.

## *Articolo 17*

### **Procedura per le stazioni C-ITS che presentano un rischio a livello nazionale**

1. Se le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro hanno preso provvedimenti a norma dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008, oppure se hanno motivo di credere che una stazione C-ITS presenti un rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per la sicurezza stradale e l'efficienza del traffico, effettuano una valutazione della stazione C-ITS interessata che comprenda tutte le prescrizioni applicabili di cui al presente regolamento. Gli operatori economici interessati cooperano con esse, ove necessario.

Se, nel corso di tale valutazione, le autorità di vigilanza del mercato constatano che la stazione C-ITS non è conforme alle prescrizioni di cui al presente regolamento, esse chiedono senza indugio all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive adeguate al fine di renderla conforme alle suddette prescrizioni oppure di ritirla dal mercato o di richiamarla entro un termine ragionevole e proporzionato alla natura del rischio.

L'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008 si applica alle misure di cui al secondo comma del presente paragrafo.

---

<sup>16</sup> Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

2. Qualora ritengano che la non conformità non sia limitata al territorio nazionale, le autorità di vigilanza del mercato informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione e delle misure che hanno chiesto di adottare all'operatore economico.
3. L'operatore economico garantisce l'adozione in tutta l'Unione di tutte le misure correttive adeguate in rapporto a tutte le stazioni C-ITS interessate che ha messo a disposizione sul mercato dell'Unione.
4. Qualora l'operatore economico non adotti misure correttive adeguate entro il termine di cui al paragrafo 1, secondo comma, le autorità di vigilanza del mercato adottano tutte le opportune misure provvisorie per vietare o limitare la messa a disposizione sul loro mercato nazionale della stazione C-ITS, per ritirarla da tale mercato o per richiamarla.
5. Le autorità di vigilanza del mercato informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri delle misure provvisorie di cui al paragrafo 4. Tali informazioni comprendono tutti i dettagli disponibili, compresi:
  - a) i dati necessari ad identificare la stazione C-ITS non conforme;
  - b) l'origine della stazione C-ITS;
  - c) il rischio presentato e la natura della presunta non conformità della stazione C-ITS ai requisiti di cui al presente regolamento;
  - d) la natura e la durata delle misure provvisorie adottate;
  - e) le argomentazioni presentate dall'operatore economico.
6. Gli Stati membri diversi da quello che ha avviato la procedura informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a:
  - a) eventuali misure adottate;
  - b) qualsiasi informazione supplementare a loro disposizione relativa alla non conformità della stazione C-ITS interessata;
  - c) eventuali obiezioni nei confronti delle misure provvisorie adottate dallo Stato membro che ha avviato la procedura.
7. Qualora, entro tre mesi dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 5, gli altri Stati membri o la Commissione non abbiano sollevato obiezioni nei confronti di una misura provvisoria adottata da uno Stato membro, tale misura sarà considerata giustificata. Se la misura provvisoria è considerata giustificata gli Stati membri provvedono affinché siano adottate senza indugio misure restrittive adeguate in rapporto alla stazione C-ITS interessata, quali il suo ritiro dal loro mercato.

### *Articolo 18*

#### **Procedura di salvaguardia dell'Unione**

1. Se, a conclusione della procedura di cui all'articolo 17, paragrafi 3 e 4, sono state sollevate obiezioni nei confronti di una misura provvisoria adottata da uno Stato membro o se la Commissione ritiene che una misura provvisoria sia contraria alla legislazione dell'Unione, la Commissione si consulta senza indugio con gli Stati membri e con gli operatori economici interessati e valuta la misura provvisoria. In

base ai risultati di tale valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale sia giustificata o meno.

La Commissione rivolge la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica immediatamente agli operatori economici interessati.

2. Se la misura provvisoria è ritenuta giustificata in una decisione della Commissione, tutti gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che la stazione C-ITS non conforme sia ritirata dal loro mercato e ne informano la Commissione. Se la misura provvisoria è ritenuta ingiustificata, lo Stato membro interessato provvede a ritirarla.

### *Articolo 19*

#### **Stazioni C-ITS conformi che presentano un rischio per la salute e la sicurezza a livello nazionale**

1. Se, a seguito di una valutazione a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro constatano che, nonostante sia conforme al presente regolamento, una stazione C-ITS presenta un rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, tali autorità impongono all'operatore economico interessato di adottare una o più delle seguenti misure correttive, proporzionate alla natura del rischio:
  - a) adottare tutte le misure necessarie per garantire che la stazione C-ITS, al momento dell'immissione sul mercato, non presenti più tale rischio;
  - b) ritirare la stazione C-ITS dal mercato;
  - c) richiamare la stazione C-ITS.

Le autorità di vigilanza del mercato fissano un termine ragionevole, proporzionato alla natura del rischio, entro il quale l'operatore economico deve adottare le misure di cui al primo comma.
2. L'operatore economico garantisce l'adozione in tutta l'Unione della misura correttiva in rapporto a tutte le stazioni C-ITS interessate che ha messo a disposizione sul mercato dell'Unione.
3. Le autorità di vigilanza del mercato informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri delle misure correttive che hanno imposto a norma del paragrafo 1 e di tutti i dettagli disponibili, compresi:
  - a) i dati necessari ad identificare la stazione C-ITS interessata;
  - b) l'origine e la catena di fornitura della stazione C-ITS,
  - c) la natura del rischio;
  - d) la natura e la durata delle misure correttive.
4. La Commissione si consulta senza indugio con gli Stati membri e gli operatori economici interessati e valuta le misure correttive imposte dalle autorità di vigilanza del mercato. In base ai risultati della valutazione, decide se la misura sia giustificata o meno e propone, all'occorrenza, misure appropriate.
5. La Commissione rivolge la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica immediatamente agli operatori economici interessati.

## *Articolo 20*

### **Non conformità formale**

1. Fatto salvo l'articolo 17, uno Stato membro chiede all'operatore economico interessato di porre fine alla non conformità se giunge a una delle seguenti conclusioni:
  - a) la marcatura CE è stata apposta in violazione dell'articolo 14 o dell'articolo 15;
  - b) la marcatura CE non è stata apposta;
  - c) la dichiarazione UE di conformità non è stata compilata;
  - d) la dichiarazione UE di conformità non è stata compilata correttamente;
  - e) la documentazione tecnica non è disponibile o è incompleta;
  - f) le informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 6, o all'articolo 7, paragrafo 3, sono assenti, false o incomplete;
  - g) qualsiasi altra prescrizione amministrativa di cui all'articolo 5 o all'articolo 7 non è rispettata.
2. Se la non conformità di cui al paragrafo 1 permane, lo Stato membro interessato adotta le misure necessarie a limitare o proibire la messa a disposizione sul mercato della stazione C-ITS o a garantire che sia richiamata o ritirata dal mercato.

## **CAPO IV**

### **MESSA IN SERVIZIO E GESTIONE DELLE STAZIONI C-ITS**

## *Articolo 21*

### **Messa in servizio delle stazioni C-ITS centrali**

1. Prima di mettere in servizio le stazioni C-ITS centrali, l'operatore delle stazioni C-ITS si assicura che esse siano state progettate e fabbricate conformemente ai requisiti di cui all'articolo 5. A tal fine, intraprende una delle seguenti azioni:
  - a) acquista una stazione C-ITS centrale che è stata immessa sul mercato conformemente al capo III; in tal caso, i paragrafi 2 e 3 del presente articolo non si applicano;
  - b) integra le capacità di stazione C-ITS in un centro di controllo del traffico o in un server centrale. In tal caso, alla stazione C-ITS centrale si applicano i paragrafi 2 e 3 del presente articolo e non si applicano gli articoli da 7 a 20.
2. Gli operatori delle stazioni C-ITS preparano la documentazione tecnica prescritta di cui all'allegato V, parte C, e svolgono la procedura di valutazione della conformità di cui all'allegato V, parte C. Se con tale procedura è stata dimostrata la conformità di una stazione C-ITS centrale ai requisiti di cui all'articolo 5, gli operatori delle stazioni C-ITS compilano una dichiarazione UE di conformità conformemente all'allegato V, parte D.

3. Gli operatori delle stazioni C-ITS conservano la documentazione tecnica e la dichiarazione UE di conformità per tutto il periodo in cui la stazione C-ITS centrale è operativa.

## *Articolo 22*

### **Obblighi degli operatori delle stazioni C-ITS**

1. Gli operatori delle stazioni C-ITS garantiscono che tutte le loro stazioni C-ITS siano messe in servizio e gestite conformemente al presente regolamento.
2. Prima di mettere in servizio una stazione C-ITS, l'operatore delle stazioni C-ITS controlla:
  - a) che rechi la marcatura CE;
  - b) che sia disponibile la documentazione tecnica di cui all'articolo 7;
  - c) che la stazione C-ITS sia certificata conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, sezione 1.6.2.

Gli obblighi di cui al presente paragrafo, primo comma, lettere a) e b), non si applicano alle stazioni C-ITS centrali messe in servizio conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, lettera b).

Prima che una stazione C-ITS sia messa in servizio, l'operatore delle stazioni C-ITS la registra inoltre nel sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS, conformemente all'articolo 23, paragrafo 3.

3. Prima di mettere in servizio una stazione C-ITS, l'operatore delle stazioni C-ITS concorda con il proprietario della stazione C-ITS i diritti e gli obblighi relativi alla gestione, alla manutenzione e all'aggiornamento della stazione C-ITS, comprese le modalità di informazione dell'utente finale.
4. Se una stazione C-ITS è registrata nel sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS, essa è iscritta in un registro delle stazioni C-ITS della sua autorità per le registrazioni congiuntamente agli estremi di identificazione del suo operatore. Il punto di contatto C-ITS tiene un elenco dei registri delle stazioni C-ITS.
5. L'operatore delle stazioni C-ITS garantisce che, finché è in uso, la stazione C-ITS continui ad essere conforme ai requisiti di cui all'articolo 5, quali applicabili al momento della sua messa in servizio.
6. Qualora una stazione C-ITS debba essere aggiornata, su iniziativa dell'operatore o come prescritto da una modifica al presente regolamento, l'operatore garantisce che essa sia conforme alla versione più recente delle pertinenti specifiche di cui all'articolo 5.
7. Qualora una stazione C-ITS debba essere aggiornata, su iniziativa del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato, il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato e gli operatori delle stazioni C-ITS cooperano al fine di garantire che la stazione C-ITS sia conforme alla versione più recente delle pertinenti specifiche di cui all'articolo 5.

## CAPO V

### SICUREZZA

#### *Articolo 23*

#### **Registrazione delle stazioni C-ITS nel sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS**

1. Il sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS è istituito per la fornitura di una comunicazione affidabile e sicura tra stazioni C-ITS.
2. Il funzionamento del sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS è conforme ai requisiti di cui:
  - a) all'allegato III (politica dei certificati), che stabilisce i requisiti per la gestione dei certificati a chiave pubblica per i servizi C-ITS da parte delle entità di rilascio e per il loro utilizzo da parte delle entità finali;
  - b) all'allegato IV (politica di sicurezza), che stabilisce i requisiti per la gestione della sicurezza delle informazioni nei C-ITS.
3. Tutte le stazioni C-ITS sono registrate nel sistema dell'UE di gestione delle credenziali di sicurezza C-ITS e ne rispettano le norme, conformemente alle specifiche di cui agli allegati III e IV.

#### *Articolo 24*

#### **Autorità per la politica dei certificati dei C-ITS**

1. L'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS è responsabile della gestione della politica di certificazione e delle autorizzazioni della PKI conformemente alla politica di certificazione di cui all'allegato III.
2. La Commissione agisce in qualità di autorità per la politica dei certificati dei C-ITS fino all'istituzione di un ente apposito.

#### *Articolo 25*

#### **Gestore dell'elenco di fiducia**

1. Il gestore dell'elenco di fiducia è responsabile della creazione e dell'aggiornamento dell'elenco di fiducia europeo dei certificati (*European Certificate Trust List, ECTL*) conformemente alla politica dei certificati di cui all'allegato III e delle comunicazioni regolari all'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS per quanto riguarda il funzionamento complessivamente sicuro del modello di fiducia C-ITS.
2. La Commissione agisce in qualità di gestore dell'elenco di fiducia fino all'istituzione di un ente apposito.

## *Articolo 26*

### **Punto di contatto C-ITS**

1. Il punto di contatto C-ITS è responsabile della gestione di tutte le comunicazioni con i gestori delle autorità di certificazione radice e della pubblicazione del certificato a chiave pubblica del gestore dell'elenco di fiducia e dell'ECTL conformemente alla politica di certificazione di cui all'allegato III.
2. La Commissione agisce in qualità di punto di contatto C-ITS fino all'istituzione di un ente apposito.

## *Articolo 27*

### **Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni**

Ogni operatore delle stazioni C-ITS opera un sistema di gestione della sicurezza delle informazioni conformemente alla norma ISO/IEC 27001 e ai requisiti supplementari di cui all'allegato IV, sezione 1.3.1.

## *Articolo 28*

### **Conformità alla politica di sicurezza**

Gli operatori delle stazioni C-ITS chiedono ed ottengono periodicamente una certificazione conformemente ai requisiti di cui all'allegato IV, sezione 1.7.

## **CAPO VI**

### **ATTUAZIONE**

## *Articolo 29*

### **Attuazione della rete C-ITS**

1. Nell'ambito dell'attuazione della rete C-ITS la Commissione svolge i seguenti compiti:
  - a) compiti di governance:
    - 1) prepara gli aggiornamenti del quadro di governance dei C-ITS;
    - 2) sostiene l'elaborazione di principi comuni per il trattamento lecito di dati personali da parte dei titolari e dei responsabili del trattamento nella rete C-ITS;
    - 3) funge da punto di contatto sull'attuazione della rete C-ITS per gli operatori delle stazioni C-ITS e i fabbricanti, per i gruppi di utenti ITS e per i portatori di interessi dei paesi terzi;
    - 4) riesamina:
      - a) i criteri di valutazione C-ITS che devono essere utilizzati dai laboratori di prova e da altre organizzazioni di valutazione nel corso del processo di valutazione della conformità;

- b) le specifiche di riferimento C-ITS, comprese le norme base e relative alle prove che devono essere utilizzate nelle varie fasi del processo di valutazione;
  - b) compiti di supervisione: supervisiona la gestione di incidenti di sicurezza gravi e su larga scala che hanno conseguenze sull'intera rete C-ITS (comprese situazioni di ripristino in caso di disastro in cui l'algoritmo crittografico è compromesso);
  - c) compiti dell'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS:
    - 1) gestione della politica dei certificati;
    - 2) gestione delle autorizzazioni della PKI.
2. Nello svolgimento dei compiti di cui al paragrafo 1 la Commissione è assistita da un gruppo di esperti composto da rappresentanti di portatori di interessi pubblici e privati, in particolare da fabbricanti e operatori delle stazioni C-ITS nella rete C-ITS.

## **CAPO VII**

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 30*

##### **Misure provvisorie**

Nell'eventualità di una situazione di emergenza che mette a rischio il corretto funzionamento della rete C-ITS e ha un impatto grave diretto sulla sicurezza stradale, sulla cibersicurezza o sulla disponibilità e l'integrità dei servizi C-ITS, la Commissione può adottare una decisione che introduce misure provvisorie al fine di porre rimedio a tale situazione. La decisione si limita esclusivamente ad affrontare le cause e le conseguenze di tale situazione. Essa si applica fino a quando il presente regolamento sarà modificato per porre rimedio a tale situazione.

#### *Articolo 31*

##### **Relazioni**

1. Gli Stati membri monitorano l'attuazione del presente regolamento sul loro territorio e comunicano i progressi compiuti nella sua attuazione mediante le relazioni periodiche di cui all'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2010/40/UE. In particolare, le relazioni comprendono:
- a) una descrizione delle pertinenti iniziative pubbliche e pubblico-privato per la diffusione dei C-ITS, compresi gli obiettivi, le scadenze, le tappe principali, le risorse, i principali portatori di interessi e lo stato dei lavori;
  - b) la copertura della rete stradale per tipo di strada per ciascun servizio prioritario C-ITS veicolo-infrastruttura di cui all'allegato I;
  - c) il numero di stazioni C-ITS a bordo strada e centrali dislocate sul territorio dello Stato membro.

Gli Stati membri trasmettono la prima relazione entro il 27 agosto 2020.



2. Le autorità di certificazione radice che figurano nell'elenco di fiducia europeo dei certificati di cui all'allegato III notificano alla Commissione, entro il 31 dicembre 2020 e successivamente entro il 31 dicembre di ogni anno, il numero di stazioni C-ITS fisse e mobili registrate e operative sotto la loro autorità.

### *Articolo 32*

#### **Stazioni C-ITS immesse sul mercato prima del 31 dicembre 2019**

1. Le stazioni C-ITS immesse sul mercato non oltre il 31 dicembre 2019 che non sono pienamente conformi ai requisiti C-ITS connessi alla sicurezza di cui al presente regolamento e le stazioni C-ITS dello stesso tipo/modello immesse sul mercato non oltre il 30 giugno 2021 possono essere registrate, caso per caso, nel modello di fiducia C-ITS dall'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS purché siano rispettate le condizioni di cui al paragrafo 2. Anche le stazioni C-ITS dello stesso tipo/modello utilizzate per la sostituzione di stazioni C-ITS di cui alla prima frase difettose o guaste possono essere registrate alle stesse condizioni.
2. L'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS può registrare le stazioni C-ITS di cui al paragrafo 1 nel modello di fiducia C-ITS alle condizioni seguenti:
  - a) è stabilito lo stesso livello di sicurezza e fiducia prescritto dal presente regolamento;
  - b) è dimostrato che le relative stazioni C-ITS e la procedura di registrazione prevista non comportano alcun rischio supplementare per la rete C-ITS.
3. L'autorità per la politica dei certificati dei C-ITS prende una decisione sulla base della relazione di un auditor PKI accreditato e di una valutazione delle vulnerabilità della sicurezza effettuata da un organismo di valutazione della conformità.

### *Articolo 33*

#### **Riesame**

1. Entro [Ufficio delle pubblicazioni, inserire la data: tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione riesamina l'attuazione del presente regolamento e, se opportuno, adotta nuove specifiche comuni entro l'ambito di applicazione del presente regolamento.
2. Qualora i portatori di interessi intendano diffondere nella rete C-ITS un metodo o servizio di comunicazione nuovo o aggiornato o altre soluzioni innovative, comprese tecnologie per le quali i prototipi sono attualmente in fase di prova, essi presentano prima alla Commissione un fascicolo contenente le specifiche tecniche e le informazioni relative al grado di maturità e compatibilità della soluzione innovativa con il presente regolamento. Tali specifiche tecniche sono elaborate in linea con i principi di apertura, consenso e trasparenza di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

La Commissione esamina quindi il fascicolo senza indebito ritardo e comincia a discuterne con il gruppo di esperti di cui all'articolo 29, paragrafo 2, entro due mesi, in vista di un'eventuale modifica del presente regolamento. Il gruppo di esperti valuta la necessità di specifiche comuni che integrino le nuove soluzioni nella rete C-ITS e formulano un parere entro sei mesi dal ricevimento del fascicolo. Se del caso il

Centro comune di ricerca della Commissione sostiene le pertinenti discussioni con una valutazione tecnica indipendente.

La trasmissione di soluzioni innovative alla Commissione e, se del caso, la successiva modifica del presente regolamento possono avvenire in qualsiasi momento dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

3. Al fine di preservare la continuità dei servizi prioritari C-ITS di cui all'allegato I, le eventuali modifiche future garantiscono la compatibilità e l'interoperabilità con le stazioni C-ITS esistenti messe in servizio conformemente al presente regolamento, o specificano un percorso di migrazione adeguato.

#### *Articolo 34*

#### **Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal 31 dicembre 2019.

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

Fatto a Bruxelles, il 13.3.2019

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