



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 3 maggio 2010 (05.05)
(OR. fr)**

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0263 (COD)**

**9223/10
ADD 1**

**CODEC 374
TRANS 115
TELECOM 42
IND 57**

ADDENDUM ALLA NOTA PUNTO "I/A"

del: Segretariato generale del Consiglio
al: COREPER / CONSIGLIO

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (**prima lettura**) (**AL+D**)
- Adozione
a) della posizione del Consiglio
b) della motivazione del Consiglio
- Dichiarazioni

**Dichiarazione della Commissione sulla diffusione di azioni prioritarie
in materia di sistemi di trasporto intelligenti**

1. L'articolo 6, paragrafo 2 del testo della posizione del Consiglio in prima lettura recita come segue:
2. La Commissione si prefigge di adottare specifiche per una o più azioni prioritarie al più tardi il ... *
Al più tardi entro dodici mesi dalla data di adozione delle specifiche necessarie per un'azione prioritaria, la Commissione presenta, se del caso, una proposta per la diffusione di tale azione prioritaria al Parlamento europeo e al Consiglio conformemente all'articolo 294 del TFUE, dopo aver effettuato una valutazione di impatto comprendente un'analisi costi-benefici.

* GU: pregasi inserire la data corrispondente a trenta mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

2. In base alle informazioni attualmente disponibili, la Commissione è del parere che per l'adozione delle specifiche necessarie per le azioni prioritarie di cui all'articolo 3 possa prendere in considerazione il seguente calendario indicativo:

Specifiche per:	Non oltre la fine del:
la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, di cui all'articolo 3, lettera a)	2014
la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, di cui all'articolo 3, lettera b)	2013
i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale, di cui all'articolo 3, lettera c)	2012
la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile, di cui all'articolo 3, lettera d)	2012
la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, di cui all'articolo 3, lettera e)	2012
la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali, di cui all'articolo 3, lettera f)	2013

Tabella 1: Calendario indicativo per l'adozione di specifiche per le azioni prioritarie

Questo calendario indicativo è fondato sull'ipotesi che il Parlamento europeo e il Consiglio raggiungano un accordo rapido di seconda lettura sulla direttiva ITS all'inizio del 2010.

Dichiarazione della Commissione sulla responsabilità

La diffusione e l'utilizzo di applicazioni e di servizi ITS può sollevare una serie di questioni di responsabilità che rischiano di costituire un serio ostacolo ad un'ampia penetrazione di alcuni servizi ITS sul mercato. La ricerca di soluzioni a tali questioni costituisce una delle azioni prioritarie presentate dalla Commissione nel suo piano d'azione per le ITS.

La Commissione seguirà attentamente l'evoluzione della situazione negli Stati membri per quanto riguarda la diffusione e l'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS, tenendo conto della legislazione nazionale e comunitaria esistente in materia di responsabilità, segnatamente della direttiva 1999/34/CE. Se necessario e opportuno, la Commissione elaborerà linee guida in materia di responsabilità descrivendo, in particolare gli obblighi delle parti in causa in relazione all'attuazione e all'utilizzo delle applicazioni e dei servizi ITS.

Dichiarazione della Commissione sulla notifica degli atti delegati

La Commissione europea prende atto del fatto che, tranne i casi per i quali l'atto legislativo dispone una procedura d'urgenza, il Parlamento europeo e il Consiglio ritengono che la notifica degli atti delegati debba tenere conto dei periodi di inattività delle istituzioni (inverno, estate ed elezioni europee) per garantire che il Parlamento europeo e il Consiglio possano esercitare le rispettive prerogative entro le scadenze fissate nei relativi atti legislativi, ed è pronta ad agire di conseguenza.

**Dichiarazione del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione
sull'articolo 290 del TFUE**

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione dichiarano che le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano eventuali posizioni future delle istituzioni per quanto riguarda l'attuazione dell'articolo 290 del TFUE o singoli atti legislativi che contengano disposizioni di questo tipo.

**Dichiarazione del Regno Unito, della Repubblica ceca, di Malta,
della Polonia e del Portogallo**

Il Regno Unito, la Repubblica ceca, Malta, la Polonia e il Portogallo sostengono il desiderio di agevolare la diffusione e l'utilizzo transfrontalieri di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili all'interno dell'UE, qualora sussistano validi motivi commerciali per agire in tal senso ai fini del conseguimento di obiettivi politici. La diffusione e l'utilizzo mirati dei sistemi di trasporto intelligenti possono contribuire notevolmente a migliorare l'efficienza dei trasporti, la sicurezza stradale, le prestazioni ambientali e la competitività. Conformemente al principio di sussidiarietà, spetta ai singoli Stati membri adottare le decisioni relative alla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti sul loro territorio. Il Regno Unito, la Repubblica ceca, Malta, la Polonia e il Portogallo rilevano che nessuna disposizione della presente direttiva pregiudica tale diritto e continueranno a considerare questo elemento essenziale nelle discussioni su eventuali proposte future.

Dichiarazione della Francia

La Francia condivide pienamente l'obiettivo di introdurre a livello comunitario un sistema interoperabile di chiamate d'emergenza installato a bordo ("eCall") che dovrà consentire di realizzare progressi in materia di sicurezza stradale.

Ritiene tuttavia che qualunque decisione sulle specifiche funzionali e tecniche del sistema eCall debba essere preceduta da nuove analisi d'impatto e del rapporto costo-benefici del sistema previsto.

La Francia auspica che gli esperti nazionali siano debitamente associati a questi lavori, in quanto l'attuazione di un sistema eCall sarebbe di competenza degli Stati membri.

In quanto soluzione unica, l'eCall paneuropeo proposto dalla Commissione è stato respinto dal Consiglio e dal Parlamento europeo. La formulazione adottata dai legislatori consente pertanto la coesistenza di sistemi interoperabili che includono i sistemi esistenti conformemente ai principi dell'allegato I della direttiva.

La Francia conferma le sue forti riserve sull'eCall paneuropeo, in quanto la tecnologia adottata non consente una copertura ottimale del territorio dell'Unione e la Commissione non ha fornito garanzie sufficienti quanto al rischio di una disorganizzazione dei servizi d'emergenza degli Stati membri.