



Bruxelles, le 13.3.2019  
C(2019) 1789 final

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION**

**du 13.3.2019**

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui  
concerne le déploiement et l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport  
intelligents coopératifs**

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

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

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE POLITIQUE

L'augmentation du volume du transport routier dans l'Union européenne représente un défi à bien des égards. La majeure partie des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant de l'ensemble du secteur des transports est causée par le transport routier. Bien que la sécurité routière se soit améliorée dans l'UE au cours des dernières décennies, cette tendance a récemment ralenti et il est peu probable que l'Union atteigne son objectif consistant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020. De plus, les encombrements sur les routes entraînent des coûts énormes pour l'économie européenne. Il est nécessaire de mener une action coordonnée dans plusieurs domaines pour remédier à ces problèmes et éviter qu'ils ne nuisent gravement aux individus, à l'économie, à l'environnement et au climat de l'Europe.

Les nouvelles technologies visant à améliorer l'efficacité, la sécurité et la performance environnementale du transport routier jouent un rôle important dans la réalisation des objectifs de la Commission en la matière. Parmi les domaines émergents figure celui des systèmes de transport intelligents coopératifs (ci-après les «STI-C»), qui permettent aux véhicules d'interagir directement entre eux et avec l'infrastructure routière. Dans le secteur du transport routier, les STI-C incluent généralement la communication de véhicule à véhicule («vehicle-to-vehicle», V2V), de véhicule à infrastructure («vehicle-to-infrastructure», V2I) et/ou d'infrastructure à infrastructure («infrastructure-to-infrastructure», I2I), ainsi que la communication de véhicule à piéton, cycliste ou tout autre usager de la route («vehicle-to-everything», V2X). Ils permettent de fournir une large gamme de services d'information et de coopération.

Les STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur un réseau ouvert dans lequel les stations STI-C peuvent établir des communications «point-à-multipoint» ou «point-à-point». Cela signifie que toutes les stations STI-C, telles qu'elles sont définies dans le présent règlement, peuvent échanger des messages entre elles en toute sécurité, et que cet échange de messages ne se limite pas à une ou des stations prédéfinies. Les services STI qui fournissent des informations similaires, par exemple par l'intermédiaire de la diffusion numérique, des réseaux cellulaires ou de la radio FM, mais qui ne s'appuient pas sur les caractéristiques d'un réseau ouvert dans lequel les stations STI-C peuvent établir des communications «point-à-multipoint» ou «point-à-point», ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement.

Les avantages des STI-C sont multiples et comprennent l'amélioration de la sécurité routière, de l'efficacité des transports, de la mobilité et de la fiabilité du service, la réduction des encombrements, de la consommation d'énergie et des incidences négatives sur l'environnement, et le soutien au développement économique. Dans le même temps, des précautions doivent être prises pour éviter d'éventuels effets négatifs de ces améliorations, tels qu'une augmentation de la demande de transport, une surcharge d'informations pour les conducteurs, ou une augmentation des risques en matière de cybersécurité ou de protection de la vie privée due au partage de données supplémentaires.

Ces dix dernières années, les technologies ont connu des nouvelles évolutions remarquables qui facilitent le développement des STI-C. Les avantages potentiels que présentent ces systèmes n'ont toutefois pas encore débouché sur un déploiement à grande échelle. En 2011, les constructeurs automobiles de l'UE réunis au sein du consortium Car2Car Communication ont publié un protocole d'accord conjoint dans lequel ils déclaraient leur intention de commencer le déploiement à grande échelle de ces systèmes en 2015 au plus tard, compte tenu du fait que leur technologie serait alors au point. Il est toutefois apparu que cette

ambition ne serait réalisable que si les principales parties prenantes adoptaient une approche commune concernant les aspects techniques et non techniques.

En 2014, la Commission a pris des mesures en créant une plateforme pour le déploiement de systèmes de transport intelligents coopératifs dans l'UE (ci-après la «plateforme STI-C»), un groupe d'experts au sein duquel les autorités nationales, les parties prenantes dans le domaine des STI-C et la Commission pouvaient travailler de concert sur une vision commune et des solutions concrètes de mise en œuvre en vue du déploiement interopérable des STI-C dans l'UE. Les résultats des vastes travaux menés par la plateforme STI-C et ses groupes de travail ont été résumés dans les rapports finaux<sup>1</sup> relatifs à la phase I (2014-2016) et à la phase II (2016-2017).

Grâce, d'une part, à la plateforme C-ROADS<sup>2</sup>, initiative conjointe d'États membres et d'exploitants routiers visant à expérimenter et à mettre en œuvre les services STI-C dans le cadre de l'harmonisation et de l'interopérabilité transfrontalières, et, d'autre part, à d'importants investissements réalisés aux niveaux national et de l'UE (199 millions d'EUR, dont 107 millions d'EUR cofinancés au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe), 16 États membres ont pu travailler avec le secteur pour harmoniser les services STI-C V2I et les rendre interopérables afin, par exemple, que les messages relatifs aux travaux routiers puissent être compris de manière uniforme indépendamment des environnements géographiques et des constructeurs automobiles. La coopération entre la plateforme C-ROADS et le consortium Car2Car Communication a permis d'améliorer la cohérence des messages et systèmes V2V et V2I.

En 2016, des entreprises du secteur automobile et des sociétés de télécommunications se sont réunies au sein de l'association «5G Automotive Association» afin de développer des technologies pour une mobilité connectée et automatisée, y compris pour les services STI-C. Cela a entraîné la coexistence de deux technologies de communications à courte portée, qui sont arrivées à des stades d'avancement et de commercialisation différents et qui ne sont pas interopérables au niveau de l'accès radio.

Les travaux menés par la plateforme STI-C constituaient une contribution essentielle à la stratégie européenne relative aux STI-C<sup>3</sup>, qui visait à faciliter la convergence des investissements et des cadres réglementaires dans l'UE afin que le déploiement puisse commencer dès que possible et, en particulier, que des services STI-C liés à la sécurité et parvenus à leur maturité puissent être déployés dès 2019. La stratégie a mis en évidence la nécessité d'adopter un cadre juridique approprié à l'échelle de l'UE avant 2018, éventuellement par la voie d'actes délégués au titre de la directive 2010/40/UE [ci-après la «directive relative aux systèmes de transport intelligents (STI)»]<sup>4</sup> ou d'autres instruments juridiques.

Le présent règlement délégué complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil a pour objectif d'élaborer des exigences légales minimales pour l'interopérabilité des STI-C et de permettre le déploiement à grande échelle des systèmes et services STI-C dès 2019. La directive 2010/40/UE (ci-après la «directive STI») fournit un cadre politique et

---

<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> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée» [COM(2016) 766 final].

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

juridique pour accélérer le déploiement de solutions de transport innovantes dans toute l'Europe. Elle est axée sur les systèmes de transport intelligents pour le transport routier et son interface avec d'autres modes de transport, et elle confère à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués dans quatre domaines prioritaires. La définition de spécifications pour les STI-C s'inscrit dans le cadre du domaine prioritaire IV de la directive.

Le présent règlement délégué met l'accent sur les services de la liste initiale («Day 1»), c'est-à-dire les services STI-C qui doivent être déployés à court terme et qui contribueront en particulier à la sécurité routière et à l'efficacité du trafic. La coopération entre un large groupe de parties prenantes du secteur et les autorités des États membres a permis d'élaborer des spécifications et des normes pour les services prioritaires interopérables de la liste initiale ainsi qu'une solution de sécurité commune.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **2.1. Base juridique**

Le présent acte délégué complète la directive 2010/40/UE en conformité avec son article 7. Un règlement constitue l'instrument juridique le plus approprié, car il n'implique pas de mesures nationales de transposition et garantit ainsi une harmonisation plus poussée, un allègement de la charge administrative pour les États membres, une plus grande sécurité juridique pour les acteurs publics et privés, et une entrée en vigueur rapide.

### **2.2. Subsidiarité et proportionnalité**

Selon le principe de subsidiarité (article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne), l'UE intervient seulement lorsque les objectifs envisagés ne peuvent pas être atteints de manière satisfaisante par les seuls États membres, mais peuvent l'être mieux, compte tenu des dimensions ou des effets de l'action proposée, au niveau de l'UE.

Alors que le déploiement de services STI-C est déjà en cours dans le cadre de projets menés dans toute l'UE et dans plusieurs États membres et que de nombreux constructeurs automobiles ont indiqué leur intention de passer à un déploiement à grande échelle, nombreux sont ceux qui estiment qu'il faut disposer d'un cadre juridique au niveau de l'UE. Les travaux de normalisation à l'initiative du secteur menés par les organisations européennes de normalisation (OEN) contribuent à améliorer l'interopérabilité, mais ils sont réalisés sur une base volontaire et peuvent entraîner des formes de mise en œuvre divergentes et non interopérables. Du fait du grand nombre d'acteurs concernés et de l'importance des effets de réseau, aucune partie prenante isolée ne peut apporter de solution interopérable. De même, la définition de règles au niveau national entraverait probablement la fourniture de services continus STI-C dans l'espace européen unique des transports.

La compatibilité des solutions en matière d'infrastructure et de véhicules devra être garantie dans l'ensemble de l'UE afin de tirer tous les avantages qu'offrent les STI-C. Il convient en outre d'adopter une approche plus harmonisée à l'échelle de l'UE pour assurer des synergies efficaces avec le déploiement de nouvelles technologies de sécurité et le développement d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée («cooperative connected and automated mobility», CCAM) dans toute l'UE. Sans cadre européen inclusif et adapté aux évolutions futures, le déploiement continuerait probablement d'être fragmenté et non coordonné, empêchant ainsi la continuité géographique des services STI-C dans toute l'UE et à ses frontières extérieures.

Le respect des dispositions du présent règlement délégué ne serait obligatoire que dans les cas où des services ou stations STI-C ont été déployés. Les spécifications contraignantes de l'UE, tout en exigeant que les stations STI-C existantes et les nouvelles solutions technologiques

leur soient adaptées, sont indispensables pour garantir l'interopérabilité des services STI-C à l'échelle de l'UE, et la révision prévue offre une certaine flexibilité dans le développement de solutions technologiques. Un règlement est plus strict que des lignes directrices ou qu'une recommandation, mais les avantages directs et indirects attendus sont aussi proportionnellement plus élevés. En ce sens, le présent acte délégué est proportionnel au but recherché.

Il aura également pour effet notable de garantir l'authenticité et l'intégrité des messages échangés entre les stations STI-C, ce qui devrait faciliter l'évaluation du niveau de confiance de ces informations. Dans le même temps, l'incidence sur la vie privée des usagers de la route devrait être réduite au maximum. En conséquence, la plateforme STI-C a développé une architecture de sécurité basée sur une infrastructure à clés publiques («public key infrastructure», PKI) utilisant des certificats pseudonymes fréquemment modifiés. La politique commune en matière de sécurité et de certification qui en résulte a fait l'objet d'une vaste consultation et a été approuvée par tous les acteurs concernés.

### **2.3. Droits fondamentaux**

Le droit à la protection des données à caractère personnel est garanti par l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Lorsque les dispositions du présent règlement prévoient le traitement de données à caractère personnel, il convient que ce traitement soit effectué dans le respect de la législation de l'UE relative à la protection des données à caractère personnel, et notamment du règlement général sur la protection des données (RGPD)<sup>5</sup> et de la directive vie privée et communications électroniques<sup>6</sup>.

Le 10 juillet 2017, dans le cadre de leurs travaux préparatoires, les services de la Commission ont consulté le sous-groupe «technologie» du groupe de travail institué en vertu de l'article 29 de la directive sur la protection des données<sup>7</sup>. Dans son avis (octobre 2017), le sous-groupe a énuméré un certain nombre d'actions nécessaires pour soutenir le traitement légal des données à caractère personnel dans le cadre des STI-C. Il a en outre précisé que le présent règlement, étant donné qu'il ne couvre que l'échange de messages entre les stations STI-C, ne saurait, à lui seul, créer la base juridique sur le fondement de laquelle les données pourront être traitées légalement. En conséquence, les obligations imposées aux responsables du traitement des données et aux sous-traitants restent pleinement applicables. Le présent règlement précise toutefois qu'en l'absence d'une base légale spécifique et appropriée, les données à caractère personnel collectées ne devraient pas être (ré)utilisées à des fins commerciales, ni en tant que nouvelle ressource pour les forces de l'ordre. De plus, les informations concernant une personne physique identifiée ou identifiable devraient être traitées en stricte conformité avec le principe de minimisation des données, uniquement aux fins énoncées dans le présent règlement, et elles ne devraient pas être conservées plus longtemps que ce qui est nécessaire. Enfin, les utilisateurs finals devraient être informés d'une manière claire et exhaustive sur la collecte des données et les modalités relatives aux délais de leur conservation.

---

<sup>5</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>6</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

<sup>7</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données («directive sur la protection des données») (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

### **3. RESULTATS DES EVALUATIONS EX POST ET DES ANALYSES D'IMPACT**

#### **• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Compte tenu de l'absence de législation existante dans ce domaine, aucune évaluation ex post n'a dû être réalisée.

#### **• Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a utilisé les rapports finaux relatifs à la phase I et à la phase II de la plateforme STI-C. Par ailleurs, la Commission a eu recours à une expertise externe en signant un contrat pour la réalisation d'une étude de soutien à l'analyse d'impact avec la société de conseil indépendante Ricardo Energy & Environment, avec le soutien de TRT et de TEPR, qui a été lancée en septembre 2017 et achevée en décembre 2018.

#### **• Analyse d'impact**

L'initiative est étayée par une analyse d'impact qui a reçu un avis positif assorti de réserves après avoir été examinée, le 10 octobre 2018, par le comité d'examen de la réglementation (CER). Les réserves du CER portaient sur deux aspects principaux:

- Le CER était d'avis que le rapport ne mettait pas suffisamment en évidence la nécessité d'une approche par étapes pour atteindre les objectifs de l'initiative, avec pour conséquence que le choix de l'option privilégiée ne découlait pas clairement de l'analyse et de la présentation du rapport.
- Le CER a également estimé que le rapport omettait d'expliquer les raisons pour lesquelles il ne répondait pas (encore) aux préoccupations exprimées par les parties prenantes concernant la sécurité des usagers de la route vulnérables et les incidences sur l'environnement.

Les ajouts suivants ont été effectués dans l'analyse d'impact finale afin de tenir compte de ces réserves:

- La distinction entre les différentes options stratégiques et les considérations qui les sous-tendent ont été réexaminées et clarifiées dans toute l'analyse d'impact, et notamment dans les sections 5.3, 7 et 8. La nécessité d'une analyse d'impact distincte pour les éventuelles mesures législatives de suivi, y compris un mandat V2V, est explicitement abordée.
- L'incidence des STI-C sur les usagers de la route vulnérables a été précisée dans les sections 6.1 et 6.5. Il a été souligné que les services STI-C spécifiques aux usagers de la route vulnérables ne sont pas encore parvenus à leur maturité et ne peuvent être inclus dans les spécifications et donc dans les options stratégiques envisagées dans l'analyse d'impact. Les préoccupations des parties prenantes ont été décrites plus en détail à l'annexe 2.
- En ce qui concerne les incidences, l'analyse de sensibilité présentée dans la section 6.5 a été élargie à toutes les options stratégiques, et des adaptations ont été apportées tout au long du rapport afin de mieux différencier les options stratégiques. La section 2 de l'annexe 4 a été mise à jour pour tenir compte du fait que les services de la liste initiale accordent une attention toute particulière à la sécurité et clarifier les limites de l'analyse.
- La section 6.4 a été ajoutée pour examiner les incidences des différentes options stratégiques sur la protection des données. L'annexe 6 a également été mise à jour à cet égard.

L'analyse d'impact a examiné trois grandes options stratégiques (OS):

**OS1:** Intervention de faible niveau basée sur des mesures non législatives, y compris des orientations non contraignantes relatives à l'interopérabilité des services de la liste initiale, à la sécurisation des communications, à la protection des données et à l'évaluation de la conformité;

**OS2:** Intervention de niveau moyen basée sur des spécifications au titre de la directive relative aux STI. Cette option comporterait des éléments similaires à ceux de l'OS 1, mais les rendrait juridiquement contraignants par la voie d'un règlement délégué. Les États membres et le secteur resteraient toutefois libres de décider de procéder ou non au déploiement des STI-C;

**OS3:** Intervention de niveau élevé basée sur un mandat de véhicule à véhicule (V2V) et la mise en place d'organes de gouvernance. Cette option s'appuie sur les spécifications juridiquement contraignantes selon une approche par étapes, en veillant à ce que tous les nouveaux véhicules soient équipés de stations STI-C et en augmentant considérablement leur taux d'adoption, ce qui permettrait d'atteindre beaucoup plus rapidement le seuil pour la prestation efficace des services (liée à l'effet de réseau). L'OS 3 comporte des mesures supplémentaires qui soutiennent le déploiement des STI-C et ne peuvent être introduites uniquement par la voie d'un acte délégué:

- une mesure législative peut constituer une base juridique pour le traitement licite des données à caractère personnel relatives aux STI-C. Cela renforcerait la sécurité juridique et permettrait probablement de fournir davantage de services STI-C; et
- l'attribution de rôles de gouvernance à des entités juridiques permettra de renforcer la coordination et la supervision du déploiement des STI-C, et de réduire ainsi au minimum les obstacles à l'adoption des STI-C.

L'option privilégiée est l'OS3, à savoir une approche par étapes telle que prévue par la directive relative aux STI, dans laquelle, après l'adoption de spécifications, une initiative distincte sera envisagée pour le déploiement, tout en analysant plus avant l'efficacité et la proportionnalité d'un mandat fondé sur l'évolution constante du secteur des STI-C. Cette option stratégique est considérée comme étant la plus cohérente et la plus efficace; elle permet par ailleurs de réaliser les diminutions les plus significatives en termes d'accidents, d'encombrements et d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Les impacts attendus sont les suivants:

- Parmi les principaux avantages figurent une diminution des accidents et des coûts de carburant, ainsi que des gains de temps de trajet. Cette option permettrait par ailleurs de réduire légèrement les coûts externes des émissions de CO<sub>2</sub> et des polluants atmosphériques. Le total des avantages traduits en valeur monétaire s'élève à 78,9 milliards d'EUR pour la période 2020-2035, chiffre qui passerait à 128,9 milliards d'EUR avec l'introduction d'un mandat V2V.
- Les principaux coûts sont liés à l'installation des STI-C dans les véhicules et à l'équipement de l'infrastructure de bord de route. Les autres coûts administratifs et de mise en conformité ont fait l'objet d'une évaluation mais ils sont considérés comme mineurs par rapport aux coûts globaux. Le total des coûts traduits en valeur monétaire s'élève à 19,1 milliards d'EUR pour la période 2020-2035, chiffre qui passerait à 32,3 milliards d'EUR avec l'introduction d'un mandat V2V. Les avantages escomptés l'emportent donc largement sur les coûts escomptés.

- Les coûts sont liés pour 90 % à l'équipement des flottes de véhicules, mais l'équipement de l'infrastructure sera en grande partie à charge du secteur public. Les États membres demeurent toutefois libres de décider de procéder ou non au déploiement.

## **4. RÉSULTAT DES CONSULTATIONS**

### **4.1. Réunions avec les experts désignés par les États membres**

Afin d'élaborer au niveau de l'UE des règles et des exigences visant à favoriser le déploiement de systèmes et services STI-C, et notamment l'interopérabilité et la continuité, dans l'ensemble de l'Union, de services V2V et V2I, il a été nécessaire d'établir une coopération étroite entre les parties prenantes (fabricants, fournisseurs de services et autorités compétentes). Les États membres de l'UE et les pays de l'AELE ont été invités à désigner des experts pour assister à une série de 13 réunions qui se sont tenues entre le 23 mai 2017 et le 3 octobre 2018 à Bruxelles, avec les services de la Commission, et contribuer à l'élaboration du projet de règlement. Des experts du Parlement européen ont également été invités à participer et la Commission a tenu un certain nombre de réunions bilatérales avec les États membres.

### **4.2. Consultation des parties intéressées**

Une consultation publique a été menée sur le site web de la Commission du 10 octobre 2017 au 12 janvier 2018 (13 semaines) et a reçu 139 réponses. La consultation publique se basait sur un questionnaire concernant les avis des parties prenantes sur les principaux éléments de l'analyse d'impact: le principal problème, ses sources, les mesures envisageables et leurs incidences potentielles, ainsi que la pertinence d'une action à l'échelle de l'UE.

Plusieurs études de cas ont été réalisées dans le cadre d'une étude à l'appui de l'analyse d'impact:

- neuf de ces études ont porté sur les projets de déploiement des STI-C dans l'UE; et
- trois d'entre elles ont porté sur le déploiement des STI-C dans d'autres pays (les États-Unis, l'Australie et le Japon); ces études de cas consistaient notamment en des entretiens réalisés avec des hauts représentants entre octobre 2017 et février 2018.

Toutes les études de cas étaient axées sur les aspects suivants du déploiement des STI-C: les objectifs, les progrès accomplis, les obstacles, la collecte de données et les coûts dans le domaine concerné. Dans le cadre des études de cas relatives à l'UE, les répondants ont également été invités à donner leur avis sur la définition du problème, les mesures et options stratégiques, et le suivi et l'évaluation de la présente initiative politique.

Un atelier a été organisé le 9 février 2018 avec les experts et les parties prenantes afin de recueillir des informations/données spécifiques ainsi que leurs avis et suggestions. Plus de 140 personnes y ont pris part, faisant de cet événement un succès.

Le 6 septembre 2018 et le 29 janvier 2019, la Commission a présenté l'objet et le champ d'application du présent règlement aux membres de la Commission des transports et du tourisme.

Le projet de règlement a fait l'objet d'une consultation publique disponible du 11 janvier 2019 au 8 février 2019 sur le portail «Mieux légiférer», qui a reçu 100 réponses.



### **4.3. Technologies de communication des STI-C**

Il est particulièrement important de recenser les technologies de communication qui peuvent être utilisées pour l'échange de messages entre les stations STI-C. Ce point est en lien direct avec la nécessité de veiller à ce que tout élément soit en mesure de parler à tout élément (interopérabilité) et à ce que tout élément demeure en mesure de parler à tout élément (compatibilité).

Pour pouvoir maximiser les bénéfices, il convient d'exploiter les avantages distincts que présentent des technologies différentes mais complémentaires. L'approche dite de «communications hybrides» combine deux types de technologies:

- les technologies de communications à courte portée, qui fonctionnent dans une bande de fréquences dédiée de 5,9 GHz et sont les plus pertinentes pour les services à caractère urgent. La technologie «ITS-G5» a été développée spécifiquement à cette fin; elle est arrivée à maturité, a été soumise à l'essai et est déjà déployée; et
- les technologies de communications à plus longue portée, qui exploitent la couverture des réseaux existants et permettent de connecter des zones étendues, mais qui sont surtout pertinentes pour des services V2I au caractère moins urgent. Les réseaux 3G/4G cellulaires sont des technologies matures qui offrent déjà une bonne couverture dans une grande partie de l'UE.

La mise en œuvre pratique de l'approche de communications hybrides, conjuguée à la nécessité d'assurer l'interopérabilité et la continuité des services, impose de faire des choix technologiques. Ceux-ci sont reflétés dans un ensemble minimal d'exigences fonctionnelles et techniques s'appliquant à l'échange interopérable de messages entre les stations STI-C. Étant donné qu'il convient de ne pas faire obstacle à l'innovation, le présent règlement veille à ce que les technologies de demain puissent être intégrées dans le bouquet de communications hybrides.

Une clause de révision facilitera l'intégration de plusieurs technologies émergentes, telles que la norme LTE-V2X (une technologie de communications à courte portée basée sur la technologie cellulaire) et la 5G, l'ensemble des technologies utilisées pour les réseaux cellulaires de nouvelle génération. La Commission examinera, de manière ouverte et transparente, les éventuelles modifications à apporter au présent règlement délégué avec un groupe d'experts et l'informer régulièrement des progrès accomplis et des prochaines étapes envisageables. Les parties prenantes qui ont déjà mis en service des stations STI-C devraient coopérer de bonne foi dans ce processus, conformément au droit de la concurrence de l'Union et des États membres, afin de garantir des conditions de concurrence équitables entre différentes technologies, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies. Afin de permettre les évolutions futures dans ce domaine, ces parties prenantes devraient également préparer leurs produits à intégrer les technologies de demain.

## **5. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

Le présent règlement a quelques incidences sur le budget de l'Union.

Pour garantir le bon fonctionnement du réseau STI-C, certaines tâches doivent être accomplies par des entités centrales avant que le cadre complet de gouvernance ne puisse être établi. En attendant la mise en place de telles entités, la Commission exécutera une partie des tâches – principalement celles liées au système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des services STI-C, le cadre de l'Union européenne applicable aux STI-C pour la fourniture de communications sécurisées et de confiance moyennant une PKI.

Il est important de veiller à ce que les stations STI-C puissent être inscrites dans le système pour la gestion des authentifiants de sécurité avant leurs mises en service et en fonction. À cette fin, les tâches du point de contact central, du gestionnaire de la liste de confiance et de l'autorité de politique de certification des STI-C seront réalisées par la Commission, avec la contribution du JRC et de la DG MOVE.

Le partage de ces tâches n'aura aucune incidence en termes de ressources humaines, puisque le JRC et la DG MOVE feront appel à leur personnel ou procéderont à des redéploiements, selon les besoins. Le JRC bénéficie en outre de l'action de soutien «architecture de sécurité pour les infrastructures et les véhicules connectés en Europe» dans le cadre de la décision d'exécution C(2016) 1966 de la Commission<sup>8</sup>, qui prévoit 4 millions d'EUR pour la mise en œuvre de la phase I du système pour la gestion des authentifiants de sécurité (2018-2021). Si nécessaire, des actions de soutien supplémentaires peuvent être financées au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

---

<sup>8</sup> Décision d'exécution de la Commission du 7 avril 2016 modifiant la décision d'exécution C(2014) 1921 de la Commission établissant un programme de travail pluriannuel 2014-2020 pour une assistance financière dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) – secteur des transports pour la période 2014-2020.

# RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 13.3.2019

## complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le déploiement et l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents coopératifs

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport<sup>1</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 3, en liaison avec l'article 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE, le lien entre le véhicule et les infrastructures de transport constitue le domaine prioritaire IV pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes. Cela englobe, entre autres, le développement et la mise en œuvre de systèmes coopératifs (système de véhicule à véhicule, système de véhicule à infrastructure et vice-versa dans lequel les messages peuvent être émis par le véhicule et/ou par l'infrastructure, et système d'infrastructure à infrastructure) fondés sur: la facilitation des échanges de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure; l'utilisation d'un format de message type pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules et infrastructure; et la définition d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre véhicules, entre infrastructures, et entre véhicules et infrastructure.
- (2) Les systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) utilisent des technologies qui permettent aux véhicules routiers de communiquer entre eux et avec l'infrastructure de bord de route, y compris les panneaux de signalisation. Les services STI-C sont une catégorie de services STI qui s'appuient sur un réseau ouvert dans lequel les stations STI-C peuvent établir des communications «point-à-multipoint» ou «point-à-point». Cela signifie que toutes les stations STI-C, telles qu'elles sont définies par le présent règlement, peuvent échanger des messages entre elles en toute sécurité, et que cet échange de messages ne se limite pas à une ou des stations prédéfinies. Les stations STI-C ne nécessitent pas d'exigences supplémentaires telles que: l'utilisation d'un même logiciel ou la nécessité de posséder un compte auprès de la même entité (même constructeur automobile, autorité routière ou fournisseur de services) ou d'avoir une relation contractuelle avec cette même entité.

---

<sup>1</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

- (3) La stratégie européenne relative aux STI-C<sup>2</sup> a mis en lumière un risque de fragmentation du marché intérieur dans le domaine des STI-C et une nécessité de définir des exigences minimales pour les services STI-C afin de garantir la coordination et la cohérence de leur déploiement. Dans ce contexte, la Commission a annoncé son intention, le cas échéant, d'utiliser son mandat au titre de la directive 2010/40/UE pour adopter un ou des actes délégués d'ici à 2018 afin d'assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du déploiement et de l'utilisation opérationnelle de services STI-C à l'échelle de l'Union sur la base de communications sécurisées et de confiance.
- (4) Afin d'encourager et de maximiser tous les avantages qu'offrent les services STI-C en termes de sécurité routière et d'efficacité du trafic, les spécifications énoncées dans le présent règlement devraient s'appliquer à l'ensemble du réseau de transport routier, y compris à ses interfaces avec les autres modes de transport pertinents pour la sécurité routière ou l'efficacité du trafic, comme les passages à niveau, les zones portuaires, etc.
- (5) Les spécifications énoncées dans le présent règlement devraient s'appliquer à tous les services STI-C, sans préjudice des spécifications particulières adoptées dans d'autres actes au titre de la directive 2010/40/UE, et notamment les règlements délégués (UE) n° 886/2013<sup>3</sup> et (UE) 2015/962<sup>4</sup> de la Commission.
- (6) La directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union<sup>5</sup> («directive SRI») met en place des exigences concernant les moyens nationaux dans le domaine de la cybersécurité, établit des mécanismes visant à faciliter la coopération stratégique et opérationnelle entre les États membres et introduit des obligations en matière de mesures de sécurité et de notification d'incidents dans l'ensemble des secteurs. Étant donné que la directive SRI mentionne les exploitants de systèmes de transport intelligents au sens de l'article 4, point 1, de la directive 2010/40/UE comme des opérateurs potentiels de services essentiels, l'application de la directive SRI et des exigences imposées en vertu du présent règlement peut être, dans certains cas, complémentaire.
- (7) La décision 2008/671/CE<sup>6</sup> de la Commission harmonise les conditions pour la mise à disposition et l'utilisation efficace de la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz pour les applications des STI liées à la sécurité dans l'Union.

---

<sup>2</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «*Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée*» [COM(2016) 766 final].

<sup>3</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>4</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

<sup>5</sup> JO L 194 du 19.7.2016, p. 1.

<sup>6</sup> Décision 2008/671/CE de la Commission du 5 août 2008 sur l'utilisation harmonisée du spectre radioélectrique dans la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz pour les applications des systèmes de transport intelligents liées à la sécurité (JO L 220 du 15.8.2008, p. 24).

- (8) Dans le cadre du mandat de normalisation M/453<sup>7</sup>, les organisations européennes de normalisation (OEN), à savoir l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI) et le Comité européen de normalisation (CEN), ont élaboré des normes communes pour le déploiement des services STI-C, auxquelles le présent règlement renvoie. Ces normes constituent la base sur laquelle repose la fourniture efficace de services STI-C prioritaires, lesquels permettent aux gestionnaires du trafic routier de prendre des mesures appropriées et préparent le terrain pour une automatisation plus sûre sur les routes de l'UE. Les travaux de normalisation se poursuivront, notamment pour intégrer d'autres technologies et renforcer encore les STI-C. Les organisations de normalisation concernées et toutes les parties prenantes devraient par conséquent poursuivre les travaux réalisés dans le cadre du mandat de normalisation M/453 et élaborer ensemble des solutions qui soutiennent l'interopérabilité et permettent à toutes les technologies de jouer leur rôle.
- (9) Afin de garantir l'interopérabilité, chaque station STI-C nécessite une configuration spécifique des normes («profil de système») qui détermine la mise en œuvre de différentes normes facultatives. Le profil de système décrit les interfaces externes nécessaires pour que les stations STI-C puissent communiquer entre elles. Chaque station STI-C doit respecter les dispositions de la directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>. La coopération entre le secteur et les autorités des États membres a permis d'élaborer des profils de système harmonisés pour les stations STI-C de véhicule et les stations STI-C de bord de route qui communiquent dans la bande de fréquences 5 855-5 925 MHz. Pour que tous les services STI-C puissent être fournis sans discontinuité dans l'ensemble de l'Union, il y a lieu d'adopter une approche dite de «communications hybrides», c'est-à-dire une approche qui combine des technologies de communication complémentaires. Compte tenu de la vitesse à laquelle les technologies évoluent, le secteur et les États membres sont encouragés à mettre au point – et à harmoniser dans l'ensemble de l'Union – d'autres technologies et profils de système complémentaires et compatibles avec d'autres types de stations STI-C. Avant d'utiliser ces nouveaux profils ou technologies, il convient d'en informer la Commission afin qu'elle puisse envisager de mettre à jour sans tarder le présent règlement. Ces mises à jour sont préparées en étroite collaboration avec les États membres.
- (10) Compte tenu de la nature coopérative des STI-C, il convient que chaque station STI-C communique des informations au réseau STI-C. Les stations STI-C ne devraient pas interférer avec la fourniture de services STI-C prioritaires, le service européen de télépéage ou le tachygraphe intelligent, ni avec le fonctionnement d'autres stations STI-C.
- (11) Il importe que le secteur et les États membres mettent en œuvre des solutions techniques communes pour la fourniture des services STI-C. Ces solutions devraient être élaborées notamment par les OEN, afin de faciliter l'introduction des services STI-C, de garantir l'interopérabilité et la continuité des services dans toute l'Union, et de diminuer les coûts de mise en œuvre. Pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité des services STI-C dans toute l'Union, les normes et

---

<sup>7</sup> Mandat de normalisation M/453 adressé au CEN, au CENELEC et à l'ETSI dans le domaine des technologies de l'information et de la communication en appui à l'interopérabilité des systèmes coopératifs pour le transport intelligent dans la Communauté européenne.

<sup>8</sup> Directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et abrogeant la directive 1999/5/CE (JO L 153 du 22.5.2014, p. 62).

profils de système visés dans le présent règlement devraient, le cas échéant, servir de référence pour le développement des technologies et services STI-C de demain.

- (12) En ce qui concerne le déploiement, la priorité devrait être accordée aux services STI-C qui contribuent à améliorer la sécurité routière et l'efficacité du trafic. Les services qui constituent des services d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière au sens du règlement délégué (UE) n° 886/2013 devraient, dans la mesure du possible, être fournis en tant que service universel gratuit pour les utilisateurs finals au point d'utilisation conformément audit règlement.
- (13) Afin de garantir l'interopérabilité, chaque service STI-C nécessite une configuration spécifique des normes, appelée «profil de service», qui détermine la mise en œuvre de différentes possibilités de normes. Les services STI-C ne devraient pas interférer avec la fourniture de services STI-C prioritaires. Les profils de service actuels pour la communication de véhicule à véhicule ont été principalement développés pour les voitures particulières. Afin de permettre le déploiement de ces services ou de services similaires pour d'autres catégories de véhicules, il pourrait s'avérer nécessaire de développer des profils de service supplémentaires ou de mettre à jour les profils de service prévus par le présent règlement.
- (14) La décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup> énonce des principes communs et des dispositions de référence conçus pour être appliqués à l'ensemble de la législation sectorielle. Elle constitue donc un cadre horizontal général pour toute nouvelle législation visant à harmoniser les conditions de commercialisation des produits. Ses dispositions de référence établissent des définitions et des obligations générales pour les opérateurs économiques, ainsi qu'une série de procédures d'évaluation de la conformité parmi lesquelles le législateur peut choisir la plus appropriée. Afin de garantir la sécurité sur le marché, elle fixe aussi les règles applicables au marquage CE et établit des dispositions de référence relatives aux procédures à suivre face à des produits présentant un risque. Étant donné que le présent règlement porte sur la mise sur le marché de stations STI-C, il convient d'utiliser les dispositions de référence de l'annexe I de ladite décision en vertu desquelles il appartient au fabricant de s'assurer, entre autres, que toute la législation applicable est respectée; qu'une déclaration de conformité «UE» est établie; que le marquage de conformité est apposé et que la documentation technique requise est établie. Les rôles et les responsabilités des autres entités, telles que le mandataire, l'importateur et le distributeur, devraient également être réglementés.
- (15) Dans le présent règlement, les stations STI-C embarquées dans un véhicule, utilisées en mode portatif ou installées le long de l'infrastructure routière sont considérées comme des produits qui peuvent être mis sur le marché en tant qu'ensembles autonomes ou en tant qu'éléments d'ensembles plus grands. Le degré de conformité aux exigences applicables des stations STI-C destinées à être embarquées dans un véhicule peut être testé avant ou après l'installation. Dans le cas des stations STI-C de bord de route, il est possible d'effectuer le test avant l'installation, de sorte que ces stations peuvent être mises sur le marché en tant que produits autonomes. S'agissant des stations STI-C centrales, la situation peut être différente, car elles seront souvent intégrées dans des centres de contrôle de la circulation qui ne sont pas normalisés. Ces centres de contrôle de la circulation étant construits progressivement au rythme du

---

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

développement des zones de circulation qu'ils régulent, il se peut que ces stations centrales ne puissent pas être soumises à un test complet avant d'être mises sur le marché. En tout état de cause, le niveau de sécurité et de confiance devrait être le même pour toutes les stations STI-C, y compris les stations centrales.

- (16) Avant qu'une station STI-C ne soit mise en service et devienne opérationnelle, il y a lieu de désigner l'entité qui vérifiera qu'elle est accompagnée d'une déclaration UE de conformité et, le cas échéant, qu'elle porte un marquage de conformité. Il convient que cette entité enregistre la station dans le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C et veille à ce qu'elle respecte, pendant toute la durée de son utilisation, les exigences techniques qui lui sont applicables. L'entité sera l'exploitant de la station STI-C et prendra en charge les relations avec l'utilisateur.
- (17) Pour bon nombre de services STI-C, il est essentiel de garantir l'authenticité et l'intégrité des messages STI-C contenant des informations, telles que la position, la vitesse et la direction. Dès lors, il convient d'établir un modèle de confiance européen pour les STI-C commun à toutes les stations STI-C (prévoyant, pour toutes les stations STI-C mobiles, les mêmes exigences pour les stations de véhicule et personnelles, et, pour toutes les stations STI-C fixes, les mêmes exigences pour les stations centrales et de bord de route), indépendamment des technologies de communication utilisées. Les règles et exigences applicables à ce modèle de confiance sont définies dans la politique de certification et de sécurité. Le niveau le plus élevé de l'infrastructure à clés publiques (PKI) est la liste de confiance européenne des certificats, qui contient des entrées provenant de toutes les autorités de certification racine de confiance en Europe.
- (18) Des efforts ont été réalisés dans le passé pour parvenir à une reconnaissance mutuelle des certificats de produits en Europe. L'exemple le plus marquant à cet égard est l'accord de reconnaissance mutuelle (MRA) du groupe des hauts fonctionnaires pour la sécurité des systèmes d'information (SOG-IS). Même s'il est le modèle le plus remarquable en ce qui concerne la coopération et la reconnaissance mutuelle en matière de certification de sécurité, le SOG-IS ne réunit qu'une partie des États membres de l'Union. Étant donné que la certification de sécurité des stations STI-C constitue un élément important de la politique de certification et de sécurité des STI-C, le MRA du SOG-IS est appliqué à défaut d'autres systèmes européens de certification de cybersécurité équivalents dans le cadre européen pertinent en matière de cybersécurité.
- (19) Certaines stations STI-C mises sur le marché avant la date d'application du présent règlement pourraient ne pas satisfaire pleinement aux exigences liées à la sécurité des STI-C qui y sont énoncées, car des décisions de déploiement technique pourraient avoir déjà été prises antérieurement. Pour permettre à ces stations STI-C d'intégrer le réseau STI-C après la date d'application du présent règlement, une procédure devrait être prévue pour envisager l'inscription de ces stations STI-C au titre du modèle de confiance STI-C.
- (20) L'article 6, paragraphe 6, de la directive 2010/40/UE impose à la Commission d'adopter des spécifications conformes à une série de principes, parmi lesquels l'utilisation des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier. Il y a lieu, dès lors, de garantir la compatibilité des stations STI-C avec les services à valeur ajoutée fournis par les programmes Galileo et EGNOS (système européen de navigation par recouvrement

géostationnaire), tels que décrits dans le règlement (UE) n° 1285/2013 du Parlement européen et du Conseil, afin d'améliorer la fiabilité des stations STI-C.

- (21) La plateforme pour le déploiement des STI-C dans l'Union (plateforme des STI-C), mise en place en novembre 2014 et présidée par des services de la Commission, a formulé une politique commune de sécurité et de certification, qui a été approuvée par toutes les parties intéressées. Étant donné que la politique commune de sécurité et de certification devrait être actualisée en fonction du progrès technique et de l'évolution du cadre de gouvernance, la Commission devrait réexaminer le présent règlement de façon régulière dans un souci de cohérence.
- (22) Pour garantir le bon fonctionnement du réseau STI-C, certaines tâches doivent être accomplies par des entités centrales avant que le cadre de gouvernance complet ne puisse être établi. Dans l'attente de la création d'entités centrales, la Commission devrait se voir confier ces tâches, y compris celles en rapport avec l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C, le gestionnaire de la liste de confiance et le point de contact STI-C.
- (23) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, ce traitement devrait être effectué en conformité avec le droit de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel et de la vie privée, et en particulier le règlement (UE) 2016/679<sup>10</sup> et, le cas échéant, la directive 2002/58/CE<sup>11</sup>. Ce traitement devrait avoir une base juridique appropriée, comme le prévoit l'article 6 du règlement (UE) 2016/679, celle-ci n'étant pas fournie par le présent règlement délégué.
- (24) En l'absence d'une base légale appropriée, les données à caractère personnel collectées ne devraient être réutilisées à aucune autre fin, telle qu'une fin commerciale ou en tant que nouvelle ressource pour garantir l'application de la législation, si ce n'est sur le fondement d'une loi.
- (25) Les informations concernant une personne physique identifiée ou identifiable devraient être traitées en stricte conformité avec le principe de minimisation des données, uniquement aux fins précisées dans le présent règlement, et elles ne devraient pas être conservées plus longtemps que ce qui est nécessaire. Les exigences de sécurité relatives à la pseudonymisation qui sont prévues dans le présent règlement contribuent à réduire le risque d'utilisation abusive des données.
- (26) Les utilisateurs finals devraient être informés d'une manière claire et exhaustive de tous les aspects pertinents du traitement de leurs données personnelles conformément au règlement (UE) 2016/679.
- (27) Comme indiqué dans la politique de sécurité et de certification commune, élaborée dans le contexte de la plateforme des STI-C, la gouvernance devrait reposer sur des organismes prenant la forme de comités de pilotage conjoints composés de parties prenantes, parmi lesquelles la Commission, les États membres, les exploitants d'infrastructures routières, ainsi que les fabricants et les exploitants de stations STI-C. Dans l'attente de la création de tels organismes, la Commission, assistée par un groupe

---

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>11</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).



d'experts au sein duquel toutes les parties prenantes concernées sont représentées, devrait se voir confier les tâches correspondantes, y compris celles en rapport avec la gouvernance, la supervision et l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C. Ce groupe d'experts devrait notamment comprendre des représentants des fabricants de stations STI-C et des opérateurs du réseau STI-C, ainsi que d'autres parties prenantes concernées et autorités compétentes des États membres.

- (28) Le vaste processus de consultation inclusif qui a conduit au développement du cadre de la politique de sécurité et de la gouvernance ainsi que de la politique de certification (avec le soutien de tous les acteurs publics et privés concernés) devrait également présider à l'actualisation du présent règlement en fonction des progrès techniques et, le cas échéant, de l'évolution du cadre de gouvernance.
- (29) Les États membres et les autorités de certification racine devraient régulièrement fournir à la Commission des informations lui permettant de contrôler la mise en œuvre du présent règlement.
- (30) Afin de tenir compte de l'apparition de nouveaux marchés et du développement rapide des technologies et des services, comme cela a déjà été annoncé dans le programme de travail actualisé de la directive STI, il est à prévoir que le présent règlement sera modifié avant le réexamen de sa mise en œuvre, qui devrait intervenir trois ans après son entrée en vigueur.

Cette modification devrait concerner en priorité l'intégration des réseaux 3G/4G existants pour la fourniture des services STI-C prioritaires. En outre, les spécifications relatives aux technologies LTE-V2X ont été finalisées dans le cadre du 3GPP et des prototypes de mises en œuvre sont en cours de validation. Ces technologies sont en cours d'intégration dans les normes et spécifications techniques européennes, tant pour des services STI-C prioritaires que pour de nouveaux services émergents. Enfin, de nouvelles technologies en évolution rapide telles que la 5G pourraient également étayer les services STI-C.

Certaines de ces avancées pourraient donner lieu à une ou plusieurs modifications du présent règlement, une fois transmis à la Commission un dossier présentant des spécifications d'une maturité technique suffisante. De telles modifications devraient ménager une approche ouverte et à l'épreuve du temps dans les normes et la législation. La Commission devrait, de manière ouverte et transparente, consulter un groupe d'experts sur les éventuelles modifications à apporter au présent règlement et informer régulièrement celui-ci des progrès accomplis et des prochaines étapes envisageables. Pour préserver la continuité des services STI-C prioritaires, ces modifications devraient également garantir la compatibilité et l'interopérabilité avec les stations STI-C existantes, déjà mises en service conformément au présent règlement, ou définir une trajectoire de migration appropriée tenant compte également de l'évolution du marché et des technologies.

La Commission devrait analyser le dossier et en discuter avec le groupe d'experts dans les meilleurs délais en vue d'une éventuelle modification du présent règlement, en examinant s'il y a lieu de modifier les exigences existantes. Les parties prenantes qui ont déjà mis en service des stations STI-C devraient coopérer de bonne foi dans ce processus, conformément au droit de la concurrence de l'Union et des États membres, afin de garantir des conditions de concurrence équitables entre différentes technologies, sans pour autant entraver le développement des nouvelles technologies. Afin de permettre les évolutions futures dans ce domaine, ces parties prenantes devraient également préparer leurs produits à intégrer les technologies de demain.

- (31) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup> et a rendu son avis le .....

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **CHAPITRE I**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des services STI-C à l'échelle de l'Union sur la base de communications sécurisées et de confiance.  
Il décrit comment les communications de véhicule à véhicule, de véhicule à infrastructure et d'infrastructure à infrastructure doivent être assurées au moyen de stations STI-C et comment les stations STI-C doivent être mises sur le marché et mises en service afin de permettre la fourniture de services STI-C aux utilisateurs de STI.
2. Le présent règlement s'applique à toutes les stations STI-C dans le domaine du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport.
3. Le déploiement des stations STI-C est effectué conformément aux dispositions de l'article 5 de la directive 2010/40/CE. Les États membres choisissent la partie de leur infrastructure de réseau de transport qui est équipée de stations STI-C.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «systèmes de transport intelligents coopératifs» ou «STI-C», des systèmes de transport intelligents permettant aux utilisateurs de STI de coopérer en échangeant des messages sécurisés et de confiance par l'intermédiaire du système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C;
- (2) «service STI-C», un service STI fourni par le biais de STI-C;
- (3) «station STI-C», l'ensemble des composants matériels et logiciels nécessaires pour collecter, stocker, traiter, recevoir et transmettre des messages sécurisés et de confiance afin de permettre la fourniture d'un service STI-C. Cela comprend les stations STI personnelles, centrales, de véhicule et de bord de route, telles que définies dans la norme EN 302 665 v. 1.1.1;

---

<sup>12</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- (4) «station STI-C mobile», une station STI-C embarquée dans un véhicule ou se présentant sous la forme d'un dispositif portatif personnel;
- (5) «station STI-C fixe», une station STI-C installée dans un système central ou sur une infrastructure de bord de route;
- (6) «station STI-C centrale», un serveur central doté des capacités intégrées d'une station STI-C, tel qu'un centre de gestion de la circulation;
- (7) «mise à disposition sur le marché», la fourniture d'une station STI-C destinée à être distribuée ou utilisée sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- (8) «mise sur le marché», la première mise à disposition d'une station STI-C sur le marché de l'Union;
- (9) «mise en service» d'une station STI-C, sa première utilisation dans l'Union aux fins auxquelles elle est destinée;
- (10) «communications à courte portée», les communications dans la bande de fréquences 5 855-5 925 MHz;
- (11) «service STI-C prioritaire», un service STI-C qui contribue à la sécurité routière ou à l'efficacité de la circulation, et qui est décrit à l'annexe I;
- (12) «profil de système», un ensemble minimal d'exigences fonctionnelles et techniques régissant l'échange interopérable de messages entre les stations STI-C;
- (13) «profil de service», un ensemble de spécifications fonctionnelles définissant des messages interopérables afin de permettre la fourniture d'un service STI-C;
- (14) «système mondial de radionavigation par satellite (GNSS)», une infrastructure composée d'un ensemble de satellites et d'un réseau de stations terrestres fournissant des informations précises de temps et de géolocalisation aux utilisateurs équipés d'un récepteur adéquat;
- (15) «fabricant», toute personne physique ou morale qui conçoit et fabrique, ou fait concevoir et fabriquer, une station STI-C, et qui la commercialise sous son nom ou sa marque;
- (16) «exploitant de station STI-C», toute personne physique ou morale qui est responsable de la mise en service et de l'exploitation d'une station STI-C conformément au présent règlement;
- (17) «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit d'un fabricant pour agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées;
- (18) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché de l'Union une station STI-C provenant d'un pays tiers;
- (19) «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le fabricant ou l'importateur, qui met une station STI-C à disposition sur le marché;
- (20) «opérateur économique», un fabricant, un mandataire, un importateur ou un distributeur;
- (21) «rappel», toute mesure visant à obtenir le retour d'une station STI-C qui a déjà été mise à la disposition de l'utilisateur final;

- (22) «retrait», toute mesure visant à empêcher la mise à disposition sur le marché d'une station STI-C présente dans la chaîne d'approvisionnement;
- (23) «marquage CE», le marquage par lequel le fabricant indique que le produit est conforme aux exigences applicables énoncées dans la législation de l'Union prévoyant son apposition;
- (24) «utilisateur final», la personne physique ou morale qui utilise ou est censée utiliser, en tant que destinataire ultime, une station STI-C;
- (25) «autorité de surveillance du marché», l'autorité d'un État membre compétente pour la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;
- (26) «autorité nationale compétente», toute autorité qui est habilitée à contrôler la conformité d'une station STI-C à la législation applicable;
- (27) «système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C», le cadre de l'Union européenne applicable aux STI-C pour la fourniture de communications sécurisées et de confiance moyennant une infrastructure à clés publiques (PKI);
- (28) «autorité d'inscription», l'entité juridique et/ou opérationnelle qui authentifie une station STI-C et lui accorde l'accès aux STI-C;
- (29) «réseau STI-C», l'ensemble des stations STI-C opérationnelles dans l'Union.

### *Article 3*

#### **Mise à disposition sur le marché et/ou mise en service**

Seule une station STI-C qui, lorsqu'elle est convenablement entretenue et utilisée aux fins prévues, satisfait aux exigences du présent règlement est mise à disposition sur le marché et/ou mise en service.

### *Article 4*

#### **Libre circulation**

Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou empêcher, pour les motifs visés par le présent règlement, la mise à disposition sur le marché ou la mise en service sur leur territoire de stations STI-C qui sont conformes aux exigences du présent règlement.

## **CHAPITRE II**

### **EXIGENCES TECHNIQUES**

#### *Article 5*

##### **Exigences applicables aux stations STI-C**

1. Les stations STI-C de véhicule conçues pour des communications à courte portée sont conformes aux exigences énoncées dans le profil de système décrit à la section 2 de l'annexe II.
2. Les stations STI-C de bord de route conçues pour des communications à courte portée sont conformes aux exigences énoncées dans le profil de système décrit à la section 3 de l'annexe II.

3. Les stations STI-C envoient des messages permettant la fourniture d'au moins un des services STI-C prioritaires énumérés à l'annexe I.
4. Les stations STI-C sont compatibles avec les stations STI-C qui envoient des messages pour la fourniture des services STI-C prioritaires énumérés à l'annexe I.
5. Les stations STI-C n'interfèrent pas avec le fonctionnement du service européen de télépéage visé dans la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup> et dans la décision 2009/750/CE de la Commission<sup>14</sup>, ni avec le fonctionnement du tachygraphe intelligent visé dans le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>.
6. Les stations STI-C sont compatibles avec les stations STI-C qui sont conformes aux profils de système décrits à l'annexe II.
7. Lorsque les stations STI-C sont équipées du GNSS, elles sont compatibles avec les services de positionnement et de datation fournis par les systèmes Galileo et EGNOS. En outre, les stations STI-C peuvent être compatibles avec d'autres systèmes de navigation par satellite.

#### *Article 6*

#### **Exigences applicables aux services STI-C**

1. Les services STI-C prioritaires énumérés à l'annexe I sont conformes aux exigences du profil de service STI-C correspondant.
2. Chaque service STI-C fonctionne sans modification avec tous les profils de service décrits à l'annexe I.

### **CHAPITRE III**

#### **MISE SUR LE MARCHÉ DES STATIONS STI-C**

#### *Article 7*

#### **Obligations des fabricants de stations STI-C**

1. Les fabricants s'assurent, lorsqu'ils mettent leurs stations STI-C sur le marché, que celles-ci ont été conçues et fabriquées conformément aux exigences énoncées à l'article 5.

---

<sup>13</sup> Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

<sup>14</sup> Décision de la Commission 2009/750/CE du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11).

<sup>15</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

2. Les fabricants établissent la documentation technique visée à la partie A de l'annexe V et mettent ou font mettre en œuvre la procédure d'évaluation de la conformité visée à la partie A de l'annexe V.
3. Lorsqu'il a été démontré, à l'aide de la procédure d'évaluation de la conformité visée à la partie A de l'annexe V, que les stations STI-C respectent les exigences applicables, les fabricants établissent une déclaration UE de conformité et apposent le marquage CE.
4. Les fabricants conservent la documentation technique visée à la partie A de l'annexe V et la déclaration UE de conformité pendant une durée de dix ans à compter de la mise sur le marché des stations STI-C.
5. Les fabricants s'assurent que des procédures sont en place pour que la production en série reste conforme au présent règlement.
6. Dans un souci de protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, lorsque cela semble approprié au vu des risques que présentent les stations STI-C, les fabricants:
  - (a) effectuent des essais par sondage sur les stations STI-C commercialisées;
  - (b) examinent les réclamations, les stations STI-C non conformes et les rappels de stations STI-C et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière;
  - (c) informent les distributeurs d'un tel suivi.
7. Les fabricants s'assurent que les stations STI-C qu'ils ont mises sur le marché portent un numéro de type, de lot ou de série, ou un autre élément permettant leur identification.
8. Sur la station STI-C ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant la station STI-C, les fabricants indiquent:
  - (a) leur nom;
  - (b) leur raison sociale ou leur marque déposée;
  - (c) leur adresse postale, précisant un point de contact unique.Les coordonnées sont indiquées dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finals et par les autorités de surveillance du marché.
9. Les fabricants veillent à ce que les stations STI-C soient accompagnées d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finals, déterminée par l'État membre concerné. Ces instructions et ces informations de sécurité ainsi que tout étiquetage sont clairs, compréhensibles et intelligibles.
10. Les fabricants qui considèrent qu'une station STI-C qu'ils ont mise sur le marché n'est pas conforme au présent règlement prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour la mettre en conformité, la retirer ou la rappeler, si nécessaire. Lorsque la station STI-C présente un risque, les fabricants en informent immédiatement les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels ils l'ont mise à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
11. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les fabricants lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires, sur support papier ou par voie électronique, pour démontrer la conformité de la station STI-C,

dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à la demande de cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par les stations STI-C qu'ils ont mises sur le marché.

#### *Article 8*

##### **Mandataires**

1. Le fabricant peut désigner, par un mandat écrit, un mandataire.
2. Le mandataire exécute les tâches indiquées dans le mandat reçu du fabricant. Le mandat doit au minimum autoriser le mandataire:
  - (a) à tenir la déclaration UE de conformité et la documentation technique à la disposition des autorités nationales de surveillance du marché pendant une durée de dix ans à compter de la mise sur le marché de la station STI-C;
  - (b) sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, à lui communiquer toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'une station STI-C;
  - (c) à coopérer, à leur demande, avec les autorités nationales compétentes à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par les stations STI-C couvertes par le mandat.

Les obligations énoncées à l'article 7, paragraphe 1, et l'établissement de la documentation technique visé à l'article 7, paragraphe 2, ne peuvent être confiés au mandataire.

#### *Article 9*

##### **Obligations des importateurs**

1. Les importateurs ne mettent sur le marché de l'Union que des stations STI-C conformes.
2. Avant de mettre une station STI-C sur le marché, les importateurs s'assurent que:
  - (a) le fabricant a appliqué la procédure d'évaluation de la conformité visée à l'article 7, paragraphe 2;
  - (b) le fabricant a établi la documentation technique;
  - (c) les stations STI-C portent le marquage CE requis;
  - (d) le fabricant a respecté les exigences énoncées à l'article 7, paragraphes 7 et 8.
3. Lorsqu'un importateur considère qu'une station STI-C ne satisfait pas aux exigences énoncées à l'article 5, il ne met ce produit sur le marché qu'après qu'il a été mis en conformité. Lorsque la station STI-C présente un risque, l'importateur en informe le fabricant et les autorités de surveillance du marché.
4. Sur la station STI-C ou, lorsque ce n'est pas possible, sur son emballage ou dans un document accompagnant la station STI-C, les importateurs indiquent:
  - (a) leur nom;
  - (b) leur raison sociale ou leur marque déposée;

(c) l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés.

Les coordonnées sont indiquées dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finals et les autorités compétentes nationales.

5. Les importateurs veillent à ce que les stations STI-C soient accompagnées d'instructions et d'informations de sécurité fournies dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finals, déterminée par l'État membre concerné.
6. Tant qu'une station STI-C est sous leur responsabilité, les importateurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées à l'article 5.
7. Dans un souci de protection de la santé et de la sécurité des consommateurs, lorsque cela semble approprié au vu des risques que présente une station STI-C, les importateurs:
  - (a) effectuent des essais par sondage sur la station STI-C commercialisée;
  - (b) examinent les réclamations, les stations STI-C non conformes et les rappels de stations STI-C et, le cas échéant, tiennent un registre en la matière;
  - (c) informent les distributeurs d'un tel suivi.
8. Les importateurs qui considèrent qu'une station STI-C qu'ils ont mise sur le marché n'est pas conforme au présent règlement prennent sans délai les mesures correctives nécessaires pour la mettre en conformité, la retirer ou la rappeler, si nécessaire. Lorsque la station STI-C présente un risque, les importateurs en informent immédiatement les autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils l'ont mise à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
9. Pendant une durée de dix ans à compter de la mise sur le marché de la station STI-C, les importateurs tiennent une copie de la déclaration UE de conformité à la disposition des autorités de surveillance du marché et s'assurent que la documentation technique peut être fournie à ces autorités, sur demande.
10. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les importateurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires, sur support papier ou par voie électronique, pour démontrer la conformité d'une station STI-C, dans une langue aisément compréhensible par cette autorité. Ils coopèrent, à la demande de cette autorité, à toute mesure adoptée en vue d'éliminer les risques présentés par les stations STI-C qu'ils ont mises sur le marché.

#### *Article 10*

#### **Obligations des distributeurs**

1. Lorsqu'ils mettent une station STI-C à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences du présent règlement.
2. Avant de mettre une station STI-C à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient:
  - (a) qu'elle porte le marquage CE;



- (b) qu'elle est accompagnée des instructions et des informations de sécurité visées à l'article 7, paragraphe 9, fournies dans une langue aisément compréhensible par les utilisateurs finals dans l'État membre dans lequel elle doit être mise à disposition sur le marché;
  - (c) que le fabricant et l'importateur se sont conformés aux exigences énoncées à l'article 7, paragraphes 7 et 8, et à l'article 9, paragraphe 4.
3. Lorsqu'un distributeur considère qu'une station STI-C n'est pas conforme à l'article 5, il ne la met à disposition sur le marché qu'après qu'elle a été mise en conformité. Lorsque la station STI-C présente un risque, le distributeur en informe le fabricant ou l'importateur ainsi que les autorités de surveillance du marché.
  4. Tant qu'une station STI-C est sous leur responsabilité, les distributeurs s'assurent que les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux exigences énoncées à l'article 5.
  5. Les distributeurs qui considèrent qu'une station STI-C qu'ils ont mise à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement ou à toute autre législation applicable de l'Union veillent à ce que des mesures correctives soient prises pour la mettre en conformité, la retirer ou la rappeler, selon le cas. Si la station STI-C présente un risque, les distributeurs en informent immédiatement les autorités de surveillance du marché des États membres dans lesquels ils l'ont mise à disposition, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et toute mesure corrective adoptée.
  6. Sur requête motivée d'une autorité nationale compétente, les distributeurs lui communiquent toutes les informations et tous les documents nécessaires pour démontrer la conformité d'une station STI-C. Ils coopèrent, à la demande de cette autorité, à toute mesure visant à éliminer les risques présentés par des stations STI-C qu'ils ont mises à disposition sur le marché.

#### *Article 11*

#### **Cas dans lesquels les obligations des fabricants s'appliquent aux importateurs et aux distributeurs**

Lorsqu'un importateur ou un distributeur met une station STI-C sur le marché sous son propre nom ou sa propre marque, ou lorsqu'il modifie une station STI-C déjà mise sur le marché de telle sorte que sa conformité au présent règlement risque d'en être affectée, il est considéré comme un fabricant aux fins du présent règlement et est soumis aux obligations incombant au fabricant en vertu de l'article 7.

#### *Article 12*

#### **Identification des opérateurs économiques**

Les opérateurs économiques transmettent aux autorités de surveillance du marché, à la demande de celles-ci, l'identité de:

- (a) tout opérateur économique qui leur a fourni une station STI-C;
- (b) tout opérateur économique auquel ils ont fourni une station STI-C.

Les opérateurs économiques sont en mesure de communiquer les informations visées au premier alinéa pendant une durée de quinze ans à compter de la date à laquelle la station STI-C leur a été fournie et pendant une durée de quinze ans à compter de la date à laquelle ils ont fourni la station STI-C.

#### *Article 13*

##### **Déclaration UE de conformité**

1. La déclaration UE de conformité atteste que le respect des exigences visées à l'article 5 a été démontré.
2. La déclaration UE de conformité est structurée conformément au modèle figurant dans la partie B de l'annexe V, contient les éléments indiqués dans la partie A de l'annexe V et est tenue à jour. Elle est traduite dans la ou les langues requises par l'État membre dans lequel la station STI-C est mise à disposition sur le marché.
3. En établissant la déclaration UE de conformité, le fabricant assume la responsabilité de la conformité de la station STI-C aux exigences énoncées dans le présent règlement.
4. Lorsqu'une station STI-C relève de plusieurs actes de l'Union imposant l'établissement d'une déclaration UE de conformité, il n'est établi qu'une seule déclaration UE de conformité pour l'ensemble de ces actes. Cette déclaration indique les actes concernés, ainsi que les références de leur publication.

#### *Article 14*

##### **Principes généraux du marquage CE**

Le marquage CE est soumis aux principes généraux énoncés à l'article 30 du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>.

#### *Article 15*

##### **Règles et conditions d'apposition du marquage CE**

1. Le marquage CE est apposé de façon visible, lisible et indélébile sur la station STI-C ou sur sa plaque signalétique.
2. Le marquage CE est apposé avant que la station STI-C ne soit mise sur le marché. Il peut être suivi d'un pictogramme ou de tout autre marquage indiquant un risque ou un usage particulier.

---

<sup>16</sup> Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

## Article 16

### **Surveillance du marché de l'Union et contrôle des stations STI-C entrant sur le marché de l'Union**

L'article 15, paragraphe 3, et les articles 16 à 29 du règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent aux stations STI-C.

## Article 17

### **Procédure applicable aux stations STI-C qui présentent un risque au niveau national**

1. Lorsque les autorités de surveillance du marché d'un État membre ont pris des mesures conformément à l'article 20 du règlement (CE) n° 765/2008 ou qu'elles ont des raisons de croire qu'une station STI-C présente un risque pour la santé ou la sécurité des personnes ou la sécurité routière et l'efficacité du trafic, elles effectuent une évaluation de la station STI-C en question en tenant compte de toutes les exigences applicables du présent règlement. Les opérateurs économiques concernés coopèrent avec elles en tant que de besoin.

Si, au cours de l'évaluation, les autorités de surveillance du marché constatent que la station STI-C ne respecte pas les exigences du présent règlement, elles invitent sans tarder l'opérateur économique en cause à prendre toutes les mesures correctives appropriées pour la mettre en conformité avec ces exigences, la retirer du marché ou la rappeler dans un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque.

L'article 21 du règlement (CE) n° 765/2008 s'applique aux mesures visées au présent paragraphe, deuxième alinéa.

2. Lorsque les autorités de surveillance du marché considèrent que la non-conformité n'est pas limitée au territoire national, elles informent sans tarder la Commission et les autres États membres des résultats de l'évaluation et des mesures qu'elles ont prescrites à l'opérateur économique.
3. L'opérateur économique s'assure que toutes les mesures correctives appropriées sont prises dans l'ensemble de l'Union pour toutes les stations STI-C en question qu'il a mises à disposition sur le marché de l'Union.
4. Lorsque l'opérateur économique ne prend pas de mesures correctives adéquates dans le délai visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, les autorités de surveillance du marché adoptent toutes les mesures provisoires appropriées pour interdire ou restreindre la mise à disposition de la station STI-C sur leur marché national, pour la retirer de ce marché ou pour la rappeler.
5. Les autorités de surveillance du marché informent sans tarder la Commission et les autres États membres des mesures provisoires visées au paragraphe 4. Cette information comprend toutes les précisions disponibles, notamment:
  - (a) les données nécessaires pour identifier la station STI-C non conforme;
  - (b) l'origine de la station STI-C;
  - (c) le risque couru et la nature de la non-conformité alléguée de la station STI-C aux exigences énoncées dans le présent règlement;
  - (d) la nature et la durée des mesures provisoires adoptées;

- (e) les arguments avancés par l'opérateur économique.
6. Les États membres autres que celui qui a entamé la procédure informent sans tarder la Commission et les autres États membres:
- (a) de toute mesure prise;
  - (b) de toute information supplémentaire dont ils disposent à propos de la non-conformité de la station STI-C concernée;
  - (c) de leurs objections éventuelles à l'égard des mesures provisoires prises par l'État membre qui a entamé la procédure.
7. Lorsque, dans les trois mois suivant la réception des informations visées au paragraphe 5, les autres États membres ou la Commission n'ont émis aucune objection à l'encontre d'une mesure provisoire prise par un État membre, cette mesure est réputée justifiée. Lorsque la mesure provisoire est réputée justifiée, les États membres veillent à ce que des mesures restrictives appropriées soient prises sans tarder à l'égard de la station STI-C concernée, par exemple son retrait de leur marché.

#### *Article 18*

#### **Procédure de sauvegarde de l'Union**

1. Lorsque, au terme de la procédure visée à l'article 17, paragraphes 3 et 4, des objections ont été émises à l'encontre d'une mesure provisoire prise par un État membre ou lorsque la Commission considère qu'une mesure provisoire est contraire à la législation de l'Union, la Commission entame sans tarder des consultations avec les États membres et les opérateurs économiques en cause et procède à l'évaluation de la mesure provisoire. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure nationale est ou non justifiée.
- La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement aux opérateurs économiques concernés.
2. Si la mesure provisoire est jugée justifiée dans une décision de la Commission, tous les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer du retrait de la station STI-C non conforme de leur marché et ils en informent la Commission. Si la mesure provisoire est jugée non justifiée, l'État membre concerné la retire.

#### *Article 19*

#### **Stations STI-C conformes qui présentent un risque pour la santé et la sécurité au niveau national**

1. Si, à l'issue d'une évaluation effectuée en application de l'article 17, paragraphe 1, les autorités de surveillance du marché d'un État membre constatent qu'une station STI-C, bien que conforme au présent règlement, présente un risque pour la santé ou la sécurité de personnes ou pour d'autres aspects de la protection de l'intérêt public, elles ordonnent à l'opérateur économique en cause de prendre une ou plusieurs des mesures correctives suivantes, en proportion de la nature du risque:
- (a) prendre toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que la station STI-C ne présente plus ce risque au moment de sa mise sur le marché;

- (b) retirer la station STI-C du marché;
- (c) rappeler la station STI-C.

Les autorités de surveillance du marché prescrivent un délai raisonnable, proportionné à la nature du risque, dans lequel l'opérateur économique est tenu de prendre les mesures visées au premier alinéa.

2. L'opérateur économique s'assure que la mesure corrective est prise dans l'ensemble de l'Union pour toutes les stations STI-C en question qu'il a mises à disposition sur le marché de l'Union.
3. Les autorités de surveillance du marché informent immédiatement la Commission et les autres États membres des mesures correctives qu'elles ont ordonnées en application du paragraphe 1 et de toutes les précisions disponibles, dont:
  - (a) les données nécessaires à l'identification de la station STI-C concernée;
  - (b) l'origine et la chaîne d'approvisionnement de la station STI-C;
  - (c) la nature du risque;
  - (d) la nature et la durée des mesures correctives.
4. La Commission entame sans tarder des consultations avec les États membres et les opérateurs économiques en cause et évalue les mesures correctives ordonnées par les autorités de surveillance du marché. En fonction des résultats de cette évaluation, la Commission décide si la mesure est ou non justifiée et, si nécessaire, propose des mesures appropriées.
5. La Commission adresse sa décision à tous les États membres et la communique immédiatement à l'opérateur ou aux opérateurs économiques concernés.

#### *Article 20*

#### **Non-conformité formelle**

1. Sans préjudice de l'article 17, un État membre qui fait l'une des constatations ci-après enjoint à l'opérateur économique concerné de mettre un terme à la non-conformité:
  - (a) le marquage CE a été apposé en violation de l'article 14 ou 15;
  - (b) le marquage CE n'a pas été apposé;
  - (c) la déclaration UE de conformité n'a pas été établie;
  - (d) la déclaration UE de conformité n'a pas été établie correctement;
  - (e) la documentation technique n'est pas disponible ou n'est pas complète;
  - (f) les informations visées à l'article 5, paragraphe 6, ou à l'article 7, paragraphe 3, sont absentes, fausses ou incomplètes;
  - (g) une autre prescription administrative prévue à l'article 5 ou à l'article 7 n'est pas remplie.
2. Si la non-conformité visée au paragraphe 1 persiste, l'État membre concerné prend toutes les mesures appropriées pour restreindre ou interdire la mise à disposition de la station STI-C sur le marché ou pour assurer son rappel ou son retrait du marché.

## CHAPITRE IV

### MISE EN SERVICE ET EXPLOITATION DE STATIONS STI-C

#### Article 21

##### Mise en service de stations STI-C centrales

1. Avant de mettre en service des stations STI-C centrales, l'exploitant de station STI-C s'assure qu'elles ont été conçues et fabriquées conformément aux exigences énoncées à l'article 5. À cette fin, il prend l'une des mesures suivantes:
  - (a) acheter une station STI-C centrale qui a été mise sur le marché conformément au chapitre III. Dans ce cas, les paragraphes 2 et 3 du présent article ne s'appliquent pas;
  - (b) intégrer les capacités de la station STI-C dans un centre de contrôle de la circulation ou un serveur central. Dans ce cas, les paragraphes 2 et 3 du présent article s'appliquent et les articles 7 à 20 ne s'appliquent pas à la station STI-C centrale.
2. Les exploitants de station STI-C établissent la documentation technique requise visée dans la partie C de l'annexe V et mettent en œuvre la procédure d'évaluation de la conformité visée dans la partie C de l'annexe V. Lorsqu'il a été démontré, à l'aide de cette procédure, qu'une station STI-C centrale est conforme aux exigences énoncées à l'article 5, les exploitants de station STI-C établissent une déclaration UE de conformité conformément à la partie D de l'annexe V.
3. Les exploitants de station STI-C conservent la documentation technique et la déclaration UE de conformité aussi longtemps que la station STI-C centrale est en service.

#### Article 22

##### Obligations des exploitants de station STI-C

1. Les exploitants de station STI-C veillent à ce que toutes leurs stations STI-C soient mises en service et exploitées conformément au présent règlement.
2. Avant de mettre en service une station STI-C, l'exploitant de la station STI-C vérifie:
  - (a) qu'elle est munie du marquage CE;
  - (b) que la documentation technique visée à l'article 7 est disponible;
  - (c) que la station STI-C est certifiée conformément aux exigences de l'annexe IV, point 1.6.2.

Les obligations prévues au premier alinéa, points a) et b), du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux stations STI-C centrales mises en service conformément à l'article 21, paragraphe 1, point b).

En outre, avant la mise en service d'une station STI-C, l'exploitant de la station STI-C l'inscrit dans le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C, conformément à l'article 23, paragraphe 3.

3. Avant la mise en service d'une station STI-C, l'exploitant de la station STI-C s'accorde avec le propriétaire de celle-ci sur les droits et les obligations relatifs à l'exploitation, à l'entretien et à la mise à jour de la station STI-C, y compris sur les modalités d'information de l'utilisateur final.
4. Lorsqu'une station STI-C est inscrite dans le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C, elle est enregistrée dans un registre des stations STI-C de son autorité d'inscription, de même que l'identification de son exploitant. Le point de contact STI-C tient à jour une liste des registres des stations STI-C.
5. L'exploitant de station STI-C veille à ce que, lorsque la station STI-C est en service, elle reste conforme aux exigences de l'article 5 applicables au moment de sa mise en service.
6. Lorsque la mise à niveau d'une station STI-C s'impose, que ce soit à l'initiative de son exploitant ou à la suite d'une modification du présent règlement, l'exploitant veille à ce que la station STI-C soit conforme à la version la plus récente des spécifications applicables visées à l'article 5.
7. Lorsque la mise à niveau d'une station STI-C s'impose à l'initiative du fabricant ou de son mandataire, ledit fabricant ou mandataire et les exploitants de station STI-C coopèrent pour veiller à ce que la station STI-C soit conforme à la version la plus récente des spécifications applicables visées à l'article 5.

## **CHAPITRE V**

### **SÉCURITÉ**

#### *Article 23*

#### **Inscription des stations STI-C dans le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C**

1. Le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C est mis en place pour permettre la fourniture de communications sécurisées et de confiance entre les stations STI-C.
2. Le fonctionnement du système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C est conforme aux exigences énoncées dans:
  - (a) l'annexe III (politique de certification), qui définit les exigences de gestion des certificats de clé publique pour les services STI-C par les entités qui les ont délivrés et leur usage par les entités finales;
  - (b) l'annexe IV (politique de sécurité), qui définit les exigences de gestion de la sécurité de l'information dans les STI-C.
3. Toutes les stations STI-C sont inscrites dans le système de l'UE pour la gestion des authentifiants de sécurité des STI-C et en respectent les règles, dans le respect des spécifications énoncées aux annexes III et IV.

## *Article 24*

### **Autorité chargée de la politique de certification des STI-C**

1. L'autorité chargée de la politique de certification des STI-C est chargée de gérer la politique de certification et les autorisations relatives à l'infrastructure à clés publiques, conformément à la politique de certification énoncée à l'annexe III.
2. La Commission fait fonction d'autorité chargée de la politique de certification des STI-C jusqu'à ce qu'une entité spécifique soit instituée.

## *Article 25*

### **Gestionnaire de la liste de confiance**

1. Le gestionnaire de la liste de confiance est chargé de produire et mettre à jour la liste de confiance européenne des certificats (European Certificate Trust List, ECTL) conformément à la politique de certification exposée à l'annexe III et de présenter des rapports d'activité réguliers à l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C en ce qui concerne la sûreté de fonctionnement globale du modèle de confiance pour les STI-C.
2. La Commission fait fonction de gestionnaire de la liste de confiance jusqu'à ce qu'une entité spécifique soit instituée.

## *Article 26*

### **Point de contact STI-C**

1. Le point de contact STI-C est chargé d'assurer toutes les communications avec les gestionnaires des autorités de certification primaire et de publier le certificat de clé publique du gestionnaire de la liste de confiance et l'ECTL conformément à la politique de certification exposée à l'annexe III.
2. La Commission fait fonction de point de contact STI-C jusqu'à ce qu'une entité spécifique soit instituée.

## *Article 27*

### **Système de management de la sécurité de l'information**

Chaque exploitant de station STI-C utilise un système de management de la sécurité de l'information conforme à la norme ISO/IEC 27001 et aux exigences supplémentaires de l'annexe IV, point 1.3.1.

## *Article 28*

### **Respect de la politique de sécurité**

Les exploitants de station STI-C sollicitent et obtiennent régulièrement une certification conforme aux exigences de l'annexe IV, point 1.7.



## CHAPITRE VI

### MISE EN ŒUVRE

#### *Article 29*

##### **Mise en œuvre du réseau STI-C**

1. La Commission prend en charge les tâches suivantes dans la mise en œuvre du réseau STI-C:
  - (a) tâches de gouvernance:
    - (1) préparer les mises à jour du cadre de gouvernance des STI-C;
    - (2) soutenir l'élaboration de principes communs pour le traitement licite des données à caractère personnel par les responsables du traitement et les sous-traitants au sein du réseau STI-C;
    - (3) servir de point de contact en ce qui concerne la mise en œuvre du réseau STI-C pour les exploitants et fabricants de stations STI-C, les groupes d'utilisateurs de STI et les parties prenantes des pays tiers;
    - (4) réexaminer les éléments suivants:
      - (a) critères d'évaluation des STI-C à utiliser par les laboratoires d'essai et autres organismes d'évaluation dans le processus d'évaluation de la conformité;
      - (b) spécifications de référence pour les STI-C, y compris les normes de base et d'essai à utiliser dans les différentes étapes du processus d'évaluation;
  - (b) tâches de supervision: superviser la gestion des incidents de sécurité de grande ampleur et de forte gravité qui ont une incidence sur l'ensemble du réseau STI-C (y compris dans des situations de rétablissement après sinistre où l'algorithme cryptographique est compromis);
  - (c) tâches de l'autorité chargée de la politique de certification des STI-C:
    - (1) gestion de la politique de certification;
    - (2) gestion des autorisations relatives à l'infrastructure à clés publiques.
2. Dans l'exécution des tâches visées au paragraphe 1, la Commission est assistée par un groupe d'experts composé de représentants des parties prenantes publiques et privées, en particulier des fabricants et des exploitants de stations STI-C au sein du réseau STI-C.

## CHAPITRE VII

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 30*

##### **Mesures provisoires**

En cas de situation d'urgence compromettant le bon fonctionnement du réseau STI-C et ayant de graves incidences directes sur la sécurité routière, la cybersécurité ou la disponibilité et l'intégrité des services STI-C, la Commission peut adopter une décision arrêtant des mesures provisoires afin de remédier à cette situation. Cette décision se limite strictement à traiter les causes et les conséquences de cette situation. Elle est applicable jusqu'à ce que le présent règlement soit modifié pour remédier à cette situation.

#### *Article 31*

##### **Présentation de rapports**

1. Les États membres surveillent la mise en œuvre du présent règlement sur leur territoire et rendent compte des progrès réalisés dans sa mise en œuvre en présentant les rapports réguliers visés à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE. Ces rapports concernent notamment:
  - (a) une description des initiatives publiques et de type public-privé pertinentes pour le déploiement des STI-C, y compris leurs objectifs, leur calendrier, leurs étapes, leurs ressources, le ou les acteurs principaux et leur statut;
  - (b) la couverture du réseau routier par type de route pour chacun des services STI-C prioritaires de véhicule à infrastructure énumérés à l'annexe I;
  - (c) le nombre de stations STI-C centrales et de stations de bord de route déployées sur leur territoire.

Les États membres communiquent leur premier rapport au plus tard le 27 août 2020.

2. Les autorités de certification racine figurant dans la liste de confiance européenne des certificats visée à l'annexe III notifient à la Commission, au plus tard le 31 décembre 2020 et, par la suite, au plus tard le 31 décembre de chaque année, le nombre de stations STI-C fixes et mobiles inscrites et opérationnelles relevant de leur autorité.

#### *Article 32*

##### **Stations STI-C mises sur le marché avant le 31 décembre 2019**

1. L'autorité chargée de la politique de certification des STI-C peut, au cas par cas, accorder l'inscription dans le modèle de confiance STI-C aux stations STI-C mises sur le marché au plus tard le 31 décembre 2019 qui ne satisfont pas pleinement aux exigences du présent règlement quant à la sécurité des STI-C, ainsi qu'aux stations STI-C du même type/modèle mises sur le marché au plus tard le 30 juin 2021, pour autant que les conditions énoncées au paragraphe 2 soient remplies. L'inscription peut également être accordée dans les mêmes conditions aux stations STI-C du

même type/modèle destinées à remplacer des stations STI-C visées dans la première phrase qui sont défectueuses ou cassées.

2. L'autorité chargée de la politique des certificats STI-C peut inscrire les stations STI-C visées au paragraphe 1 dans le modèle de confiance STI-C dans les conditions suivantes:
  - (a) le même niveau de sécurité et de confiance que celui requis par le présent règlement est assuré;
  - (b) il est démontré que les stations STI-C concernées, ainsi que la procédure d'inscription envisagée, ne font courir aucun risque supplémentaire au réseau STI-C.
3. L'autorité chargée de la politique de certification des STI-C fonde sa décision sur le rapport d'un auditeur d'infrastructures à clés publiques accrédité et sur une évaluation des failles de sécurité effectuée par un organisme d'évaluation de la conformité.

### *Article 33*

#### **Réexamen**

1. Pour le *[OP - veuillez insérer la date: 3 ans après l'entrée en vigueur du présent règlement]* au plus tard, la Commission procède au réexamen de la mise en œuvre du présent règlement et, le cas échéant, adopte de nouvelles spécifications communes relevant du champ d'application de celui-ci.
2. Lorsque des parties prenantes ont l'intention de déployer dans le réseau STI-C un service ou une méthode de communication nouveaux ou actualisés, ou encore d'autres solutions innovantes, notamment des technologies pour lesquelles des prototypes sont actuellement à l'essai, elles soumettent au préalable à la Commission un dossier contenant les spécifications techniques de la solution innovante et les informations relatives à son degré de maturité et à sa compatibilité avec le présent règlement. Ces spécifications techniques sont élaborées dans le respect des principes d'ouverture, de consensus et de transparence définis à l'annexe II du règlement (UE) n° 1025/2012.

La Commission analyse ensuite le dossier dans les meilleurs délais et entame l'examen du dossier avec le groupe d'experts visé à l'article 29, paragraphe 2, dans un délai de deux mois, en vue d'une éventuelle modification du présent règlement. Le groupe d'experts évalue la nécessité d'adopter des spécifications communes intégrant les nouvelles solutions dans le réseau STI-C et formule un avis, au plus tard six mois après la réception du dossier. Le cas échéant, le Centre commun de recherche de la Commission contribue aux discussions en question en produisant une évaluation technique indépendante.

La présentation de solutions innovantes à la Commission et, en conséquence, la modification éventuelle du présent règlement peuvent intervenir à tout moment après l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Pour préserver la continuité des services STI-C prioritaires énumérés à l'annexe I, les modifications futures garantissent la compatibilité et l'interopérabilité avec les stations STI-C existantes mises en service conformément au présent règlement, ou définissent une trajectoire de migration appropriée.

*Article 34*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 31 décembre 2019.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 13.3.2019

*Par la Commission*  
*Le président,*  
*Jean-Claude JUNCKER*