EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

# POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

## Izvajanje Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza

**(Besedilo velja za EGP)**

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

# Vsebina


1. Uvod ... 3
1.1 Direktiva 2010/40/EU ... 3
1.2 Prenos Direktive 2010/40/EU ... 5
2. Analiza izvajanja Direktive 2010/40/EU ... 5
2.1 Delovni program Komisije ... 5
2.2 Delegirani akti o specifikacijah ... 5
2.2.1 Metodologija ... 5
2.2.2 Prednostni ukrepi ... 6
2.2.3 Drugi ukrepi na prednostnih in drugih področjih ... 8
2.3 Predlogi za uvedbo ... 8
2.3.1 Medobratovalna vseevropska storitev eCall (prednostni ukrep d) ... 8
2.3.2 Drugi prednostni ukrepi (c in e) ... 9
2.4 Standardi ... 9
2.5 Nezavezujoči ukrepi ... 10
2.5.1 Smernice za poročanje držav članic ... 10
2.5.2 Smernice za mestne ITS ... 10
2.6 Pravila o varstvu osebnih podatkov ... 10
2.7 Odgovornost ... 10
2.8 Poročanje držav članic ... 10
2.8.1 Poročanje o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji ... 10
2.8.2 Informacije o nacionalnih ukrepih ITS, ki so predvideni za naslednjih pet let ... 11
2.9 Evropska svetovalna skupina za ITS ... 11
3. Učinkovitost in ustreznost Direktive 2010/40/EU ter pooblastilo ... 12
3.1 Različne konfiguracije ... 12
3.2 Izvajanje pooblastila ... 13
3.3 Nadaljnje spremljanje specifikacij ... 14
4. Porabljeni in potrebni finančni viri ... 15
5. Sklepna ugotovitev ... 16

# 1. UVOD

## 1.1 Direktiva 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza[1] (v nadaljnjem besedilu: direktiva ITS ali Direktiva 2010/40/EU). Ta direktiva je začela veljati avgusta 2010 po hitrem zakonodajnem postopku, s katerim sta sozakonodajalca pokazala pripravljenost za hiter napredek na tem novem področju politike.

Namen direktive ITS je pospešiti usklajeno uvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu (in vmesnikov do drugih vrst prevoza) po vsej Evropi. Navaja seznam šestih prednostnih ukrepov, ki vključujejo:

(a) opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU;

(b) opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU;

(c) podatke in postopke za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih prometnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu;

(d) usklajeno zagotavljanje medobratovalne vseevropske storitve eCall[2];

(e) zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila ter

(f) zagotavljanje storitev rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila.

Prav tako navaja prednostna področja, na katerih je potrebno nadaljnje delo: optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov (prednostno področje I), kontinuiteta upravljanja prometa in tovora v okviru storitev ITS (prednostno področje II), aplikacije ITS na področju varnosti in varovanja cest (prednostno področje III) ter povezanost vozila s prometno infrastrukturo (prednostno področje IV). Ta prednostna področja ustrezajo prvim štirim prednostnim področjem akcijskega načrta ITS[3].

V skladu s členom 6 direktive ITS je treba najprej sprejeti specifikacije za šest prednostnih ukrepov pred sprejetjem specifikacij za druge ukrepe na prednostnih področjih. Ker je šest prednostnih ukrepov del prednostnih področij I in III, je bilo delo v zvezi s temi specifikacijami osredotočeno predvsem na ti prednostni področji.

Direktiva 2010/40/EU temelji na dvofaznem pristopu:

- Komisija je pooblaščena, da z delegiranimi akti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) najprej sprejme specifikacije – vključno s funkcionalnimi, tehničnimi, organizacijskimi ali storitvenimi

[1] UL L 207, 6.8.2010, str. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm.
[3] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1411635368198&uri=CELEX:52008DC0886.

določbami –, potrebne za zagotovitev združljivosti, medobratovalnosti in kontinuitete pri uvajanju in operativni uporabi ITS[4];

- v drugi fazi, tj. najpozneje 12 mesecev po sprejetju potrebnih specifikacij za prednostni ukrep, Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 294 PDEU po potrebi predstavi predlog za uvedbo navedenega prednostnega ukrepa. Komisija mora opraviti oceno učinka, vključno z analizo stroškov in koristi za kakršen koli tak predlog[5].

Zato je Komisija sprejela delovni program[6], ki določa in daje dodatno prednost delu, ki ga je treba opraviti v skladu z direktivo ITS (glej točko 2.1).

Komisiji pri vključevanju javnih organov in zasebnih akterjev v izvajanje Direktive 2010/40/EU pomagata evropski odbor za ITS, ki zbere predstavnike iz držav članic, in evropska svetovalna skupina za ITS, sestavljena iz predstavnikov na visoki ravni, ki predstavljajo deležnike ITS.

Nalogi Komisije sta bila tudi sprejetje smernic za poročanje držav članic[7] in redno poročanje o doseženem napredku.

Poleg posebnih obveznosti v zvezi z zasebnostjo, varnostjo in odgovornostjo[8] morajo države članice izvesti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se sprejete specifikacije uporabljajo za aplikacije in storitve ITS, ko se uvajajo na njihovem ozemlju. Prav tako si morajo prizadevati za medsebojno sodelovanje v zvezi s prednostnimi področji, če niso bile sprejete nobene specifikacije. Obveznosti glede poročanja za države članice izhajajo iz člena 17 Direktive 2010/40/EU. Njihov namen je boljša seznanitev z različnimi dejavnostmi in nameni držav članic ter spodbuditi te dejavnosti z boljšim priznavanjem dodane vrednosti ITS za prometno politiko v nacionalnih okoljih.

V skladu s členom 17(4) direktive ITS mora Komisija vsaka tri leta Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o napredku pri izvajanju te direktive. Poročilu mora priložiti analizo delovanja in izvajanja, vključno s porabljenimi in potrebnimi finančnimi viri, členov 5 do 11 in člena 16. Poročilo mora po potrebi vsebovati tudi oceno, ali so potrebne spremembe te direktive. Poleg tega člen 12(1) te direktive od Komisije zahteva, da „pripravi poročilo o pooblastilu najpozneje šest mesecev pred koncem petletnega obdobja z začetkom 27. avgusta 2010“.

To poročilo izpolnjuje obe navedeni obveznosti. Spremljata ga tudi delovni dokument služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS ter delovni dokument služb Komisije o analizi poročil držav članic za leto 2011 (o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji) in leto 2012 (o nacionalnih ukrepih ITS, ki so predvideni za naslednjih pet let), ki sta bila predložena v skladu s členom 17(1) in (2) direktive ITS.

---

4 Člen 3 direktive ITS.

5 Člen 6 direktive ITS.

6 Delovni program o izvajanju Direktive 2010/40/EU je Komisija sprejela 15. februarja 2011 (C(2011) 289 final) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf.

7 Izvedbeni sklep Komisije z dne 13. julija 2011 o sprejetju smernic za poročanje s strani držav članic na podlagi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 193, 23.7.2011, str. 48.

8 Glej člena 10 in 11 direktive ITS.

## 1.2 Prenos Direktive 2010/40/EU

V skladu s členom 18 Direktive so morale države članice do 27. februarja 2012 sprejeti zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, in jih sporočiti Komisiji.

Do tega datuma je Komisiji nacionalne ukrepe za prenos sporočilo le sedem držav članic. Več držav članic je potrebovalo več kot eno dodatno leto, zadnja država članica pa je svoj končni ukrep za prenos sporočila 2. januarja 2014. Na sestankih odbora za ITS je več držav članic navedlo, da je to pokazalo težave pri prenosu Direktive: Direktiva vsebuje zelo malo točno določenih takojšnjih ukrepov, ki jih je treba prenesti, saj določa okvir, ki omogoča sprejetje naknadnih regulativnih ukrepov.

# 2. ANALIZA IZVAJANJA DIREKTIVE 2010/40/EU

## 2.1 Delovni program Komisije

Komisija je v skladu s členom 17(5) direktive ITS in časovnim razporedom, določenim v njej, sprejela delovni program po posvetovanju z evropskim odborom za ITS.

Delovni program zajema obdobje 2011–2015 ter vsebuje splošni letni pregled glavnih nalog in dejavnosti v zvezi z izvajanjem direktive ITS, ki jih mora v tem obdobju izvesti Komisija. Osredotočen je na pripravo specifikacij v zvezi s šestimi prednostnimi ukrepi in predvidene datume za njihovo sprejetje.

## 2.2 Delegirani akti o specifikacijah

### 2.2.1 Metodologija

Specifikacije so bile pripravljene v skladu z okvirnim sporazumom o odnosih med Evropskim parlamentom in Evropsko komisijo[9] ter skupnim dogovorom o delegiranih aktih med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo[10].

Ukrepi in naloge, izvedeni pri pripravi specifikacij, vključujejo:

– zbiranje obstoječih prispevkov in rezultatov iz evropskih študij, raziskovalnih projektov, nacionalnih izvedbenih projektov, javnih posvetovanj, obstoječih dejavnosti v združenjih, prispevkov deležnikov itd.;

– analizo stroškov in koristi;

– analizo pomanjkljivosti ter analizo zahtev in mogočih pristopov, zlasti prek spletnih javnih posvetovanj, ki jih organizira Komisija, da bi pridobila mnenja in stališča državljanov, deležnikov in držav članic;

– posvetovanja s strokovnjaki iz držav članic in Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov o osnutku specifikacij. Evropski parlament in Svet sta med pripravo delegiranih aktov prejela vse ustrezne dokumente, strokovnjaki Parlamenta pa so bili povabljeni na strokovne sestanke;

– mnenje evropske svetovalne skupine za ITS o osnutku specifikacij.

---

[9] UL L 304, 20.11.2010, str. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

Pri tem pripravljalnem delu so bili zelo v pomoč različnih ukrepi, študije, delavnice itd., povezani z izvajanjem akcijskega načrta ITS (glej delovni dokument služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS).

2.2.2 Prednostni ukrepi

Šest prednostnih ukrepov za razvoj in uporabo specifikacij in standardov je opredeljenih v členu 3 direktive ITS in Prilogi I k tej direktivi.

V skladu s členom 6(2) direktive ITS je morala Komisija do 27. februarja 2013 sprejeti specifikacije za en ali več prednostnih ukrepov. Poleg tega so bili v delovnem programu Komisije določeni naslednji datumi za sprejetje specifikacij za prvih šest prednostnih ukrepov:

(a) opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU: zadnje četrtletje 2014;

(b) opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU: zadnje četrtletje 2013;

(c) podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih prometnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu: zadnje četrtletje 2012;

(d) usklajeno zagotavljanje medobratovalne vseevropske storitve eCall: zadnje četrtletje 2012;

(e) zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila: zadnje četrtletje 2012;

(f) zagotavljanje storitev rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila: zadnje četrtletje 2013.

**Sprejete specifikacije**

Komisija je izpolnila rok 27. februar 2013, ko je 26. novembra 2012 sprejela prvi sklop specifikacij za prednostni ukrep **(d)** z Delegirano uredbo (EU) št. 305/2013 o usklajenem zagotavljanju medobratovalne vseevropske storitve eCall[11]. Ta delegirana uredba na podlagi standardov določa specifikacije za nadgradnjo infrastrukture centrov za obveščanje (PSAP), ki je potrebna za ustrezno prejemanje in obravnavo klicev v sili eCall, za zagotovitev združljivosti, medobratovalnosti in neprekinjene dostopnosti usklajene vseevropske storitve eCall.

V zvezi s prednostnim ukrepom (c) je Komisija 15. maja 2013 sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 886/2013 v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu[12]. Ta uredba določa specifikacije, potrebne za zagotovitev združljivosti, interoperabilnosti in kontinuitete pri uvajanju in operativni uporabi ustreznih podatkov in postopkov za določen sklop incidentov v zvezi z varnostjo v cestnem prometu. Delegirana uredba obravnava javne in zasebne deležnike ter omogoča izmenjavo podatkov v zvezi z varnostjo brez dodatnih stroškov za končne uporabnike prek nacionalne točke dostopa v skupni standardizirani obliki

[11] UL L 91, 3.4.2013, str. 1.
[12] UL L 247, 18.9.2013, str. 6.

(DATEX[13]), kar prispeva k interoperabilnosti in predvidljivosti za katere koli potencialne uporabnike takih podatkov. Vendar med pripravo teh specifikacij ni bilo mogoče določiti podrobnejših zahtev glede kakovosti: zato je bila ustanovljena delovna skupina, v kateri sodelujejo javni in zasebni deležniki, da bi proučili merila kakovosti ter metode spremljanja in ocenjevanja.

V zvezi s prednostnim ukrepom (e) je Komisija 15. maja 2013 sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 885/2013 v zvezi z zagotavljanjem storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila[14]. Ta uredba določa specifikacije, potrebne za zagotovitev združljivosti, interoperabilnosti in kontinuitete uvajanja in operativne uporabe storitev obveščanja. Delegirana uredba se nanaša na javne in zasebne deležnike ter določa elemente, ki so potrebni za usklajeno izvajanje storitev obveščanja, vključno z nekaterimi naprednimi značilnostmi dinamičnih informacij. Pri tem tako kot za prednostni ukrep (c) veljajo minimalne zahteve glede kakovosti.

Ti trije sklopi specifikacij so bili pripravljeni v tesnem sodelovanju z državami članicami na posebnih strokovnih sestankih[15], h katerim sta bila povabljena Evropski parlament in Evropski nadzornik za varstvo podatkov, ter po posvetovanju z deležniki, zlasti prek spletnih javnih posvetovanj in delavnic.

**Tekoče delo v zvezi s preostalimi prednostnimi ukrepi**

Kot priprava na delo v zvezi s specifikacijami za prednostni ukrep (a) o storitvah zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU je bilo uvedenih več pobud (prvi Izziv pametne mobilnosti[16], študije, delavnice in javna posvetovanja[17]). Cilj je, da bi bile te specifikacije sprejete leta 2015. Komisija je hkrati s tem začela razpravo[18] o morebitni pobudi za dostop do podatkov o večmodalnem prevozu, da bi obravnavala izziv v zvezi z zagotovitvijo dostopnosti podatkov o prevozu, ki zajemajo vse vrste prevoza in storitve mobilnosti. Ta razmislek je v prvi fazi prispeval k objavi delovnega dokumenta služb Komisije „Načrt za opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU, načrtovanja in izdajanja vozovnic“ junija 2014[19]. To bo morda privedlo do sprejetja zakonodajnega predloga o dostopu do večmodalnih potovalnih in prometnih podatkov, vendar je to odvisno od rezultata ocene učinka, ki jo je treba dokončati leta 2014.

Za prednostni ukrep (b) o storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU je Komisija že organizirala več delavnic in strokovnih sestankov za pripravo specifikacij. Cilj je, da bi bile te specifikacije sprejete do konca leta 2014. To zamudo glede na prvotno ocenjen časovni okvir je mogoče delno pripisati zelo širokemu področju uporabe teh specifikacij, kot je določeno v Prilogi I k direktivi ITS, in potrebi po skupnem razumevanju področja uporabe specifikacij v državah članicah. Specifikacije bodo osredotočene na zagotavljanje ugodnih pogojev

---

13 DATEX: evropska tehnična specifikacija za modeliranje in izmenjavo informacij, povezanih z ITS.

14 UL L 247, 18.9.2013, str. 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=SL.

16 Prvi Izziv pametne mobilnosti: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm.

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm.

19 SWD(2014) 194 final.

za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU, zato so veliko bolj povezane z zalednimi službami kot s samimi storitvami.

V zvezi s specifikacijami za prednostni ukrep (f) v zvezi z zagotavljanjem storitev rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila je Komisija izvedla več posvetovanj s strokovnjaki držav članic in glavnimi deležniki. Na razpravah je bilo poudarjeno, da je število parkirišč, ki bi lahko leta 2014 zagotovila storitve rezervacije, majhno (le 2 % parkirišč) ter da zato ni potrebe po specifikacijah in standardih o rezervaciji parkirišč. Vendar se bo spremljal nadaljnji razvoj, ta vidik vprašanja pa se bo po potrebi ponovno proučil. Če bodo potrebne dejavnosti standardizacije, bi se lahko izvajale v širšem okviru prihodnje pobude za e-tovorni promet.

2.2.3 Drugi ukrepi na prednostnih in drugih področjih

Komisija mora v skladu s členom 6 direktive ITS sprejeti specifikacije za druge ukrepe na prednostnih področjih iz Priloge I k direktivi ITS, ko bodo sprejete potrebne specifikacije za prednostne ukrepe. Kot je pojasnjeno v delovnem dokumentu služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS, se je začelo delo v zvezi s *kooperativnimi sistemi*, ki temelji na raziskovalnih projektih in številnih posvetovanjih z deležniki, vključno z evropskim odborom za ITS in evropsko svetovalno skupino za ITS. Cilj je oceniti ovire in ugodne pogoje ter ugotoviti, kako lahko Komisija spodbudi uvedbo takih sistemov v Uniji. Poleg tega so bile izvedene pripravljalne študije, da bi se spodbudil odprt dostop do storitev ITS (*odprta platforma v vozilu*). Poleg tega se kaže, da bi se lahko dodatno proučila morebitna nova področja specifikacij (npr. črpanje podatkov o prevozu iz množic, avtomatizirana vožnja) za dodatno izboljšanje praktične uporabe inteligentnih prometnih sistemov.

## 2.3 Predlogi za uvedbo

2.3.1 Medobratovalna vseevropska storitev eCall (prednostni ukrep d)

Poleg priporočila državam članicam za operaterje mobilnih omrežij, da bi podprli prenos eCall klicev[20], in specifikacij[21], ki vsebujejo zahteve glede nadgradnje infrastrukture centrov za obveščanje (PSAP), je Komisija 13. maja 2013 sprejela dva zakonodajna predloga: enega za sklep Evropskega parlamenta in Sveta o uvedbi medobratovalne vseevropske storitve eCall[22] ter drugega za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za uvedbo avtomobilskega sistema eCall[23].

Predlog za sklep sta sozakonodajalca sprejela 25. maja 2014, pozneje pa je bil objavljen v Uradnem listu[24]. V skladu z določbami tega sklepa morajo centri za obveščanje v Uniji začeti delovati najpozneje 6 mesecev pred začetkom uporabe zahtev za homologacijo za avtomobilski sistem eCall, najpozneje pa 1. oktobra 2017. Ta sklep določa izrecno pravico vsake države članice do organizacije služb za

[20] C(2011) 6269 final.
[21] Delegirana uredba Komisije (EU) št. 305/2013.
[22] COM(2013) 315 final.
[23] COM(2013) 316 final.
[24] UL L 164, 3.6.2014, str. 6.

ukrepanje na način, ki je stroškovno najbolj učinkovit in najbolj primeren glede na njene potrebe.

Zakonodajni postopek v zvezi s predlogom za homologacijo za avtomobilski sistem eCall še vedno poteka.

2.3.2 Drugi prednostni ukrepi (c in e)

Nekatere države članice so bile nedavno zelo dejavne pri uvajanju storitev, povezanih s prednostnima ukrepoma (c) v zvezi z informacijami o varnosti v cestnem prometu ter (e) v zvezi s storitvami obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake. Vendar se je v času nezadostnih finančnih virov štelo za bolj razumno, da se pred določitvijo kakršne koli splošne obveznosti glede uvedbe najprej podprejo dosežki po sprejetju specifikacij, in sicer s spremljanjem in izmenjavo dobrih praks pri izvajanju med državami članicami ter najnovejšim razpisom agencije TEN-T za zbiranje predlogov in prihodnjimi razpisi v okviru instrumenta za povezovanje Evrope. Na podlagi izkušenj iz teh prvih prizadevanj in dobrih praks bo potreba po predlogih za zakonodajne akte o obvezni uvedbi ocenjena pozneje.

## 2.4 Standardi

Od sprejetja direktive ITS se izvaja ali je bilo končanih več dejavnosti standardizacije, povezanih s prednostnimi področji.

Sprejeti so bili standardi za storitve eCall iz Delegirane uredbe (EU) št. 305/2013. Standard CEN/TS 16454 o celovitem preskušanju skladnosti eCall, ki ga je sprejel Evropski odbor za standardizacijo (CEN), bo po pričakovanjih do konca leta 2014 postal celovit standard CEN. Opravljena bo tudi manjša revizija teh standardov, da bi vključevali rezultat pilotnih projektov HeERO (evropski poskusni projekt za usklajen sistem eCall)[25], in to najverjetneje pred koncem leta 2014.

Izvajanje mandata za standardizacijo M/453 o kooperativnih sistemih dobro napreduje. Odbor CEN (TC 278 WG16) in Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde – ETSI (TC ITS), pa tudi druge organizacije za standardizacijo, so oblikovali ustrezne standarde za kooperativne ITS, ki spadajo na področje uporabe mandata M/453. Ocena uporabe veljavnih standardov je stalna dejavnost v procesu standardizacije, ki ga izvajajo ustrezni tehnični odbori in delovne skupine CEN, ISO, SAE, IEEE in ETSI[26]. K delu na področju standardizacije ITS prispeva tudi mednarodno sodelovanje Evropske unije z Združenimi državami Amerike in drugimi partnerji, ki si prizadevajo za globalno usklajenost standardov ITS. To sodelovanje pospešuje opredeljevanje standardov in prispeva k hitrejši uvedbi ITS.

Opredeljene so bile dodatne potrebe po standardizaciji, ki spadajo na področje uporabe direktive ITS. Te vključujejo uvedbo storitve eCall v vozilih kategorij, ki niso M1 in N1; smernice o potrjevanju (poprodajnih) sistemov eCall; dokončanje mandata M/453; odprto platformo v vozilu; vključitev točnih (javnih) podatkov o cestah v digitalne zemljevide; varno vključevanje in delovanje nomadskih naprav in

[25] Za več informacij o projektih HeERO glej www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Evropski odbor za standardizacijo; ISO: Mednarodna organizacija za standardizacijo
SAE: Združenje za avtomobilske konstrukcijske standarde; IEEE: Inštitut inženirjev za elektrotehniko in elektroniko;
ETSI: Evropski institut za telekomunikacijske standarde.

mestne ITS. Vse to je bilo vključeno v postopni načrt za standardizacijo IKT[27], ki ga je leta 2013 pripravila Komisija, ob upoštevanju morebitnih prihodnjih mandatov za standardizacijo.

## 2.5 Nezavezujoči ukrepi

### 2.5.1 Smernice za poročanje držav članic

Komisija je v skladu s členom 17 direktive ITS 13. julija 2011 sprejela smernice za poročanje držav članic na podlagi Direktive 2010/40/EU[28].

### 2.5.2 Smernice za mestne ITS

Te smernice so bile pripravljene na podlagi akcijskega načrta ITS (glej delovni dokument služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS). Z njimi se je povečala ozaveščenost o značilnostih mestnih ITS in zagotovljena je bila podlaga za delovni dokument služb Komisije o spodbujanju uporabe inteligentnih prometnih sistemov v mestih EU[29], ki je bil del svežnja za mobilnost v mestih, sprejetega 17. decembra 2013[30].

## 2.6 Pravila o varstvu osebnih podatkov

V vse sprejete specifikacije so bile vključene ustrezne določbe, povezane z varstvom osebnih podatkov, ter pravila o varnosti in ponovni uporabi podatkov. Te določbe in pravila temeljijo na pripravljalni študiji[31], ki je bila izvedena v okviru akcijskega načrta ITS[32], in so v skladu s členom 10 direktive ITS. Evropski nadzornik za varstvo podatkov je sistematično prejemal povabila na strokovne sestanke držav članic za pripravo specifikacij, prav tako pa so se ustrezno upoštevala njegova mnenja o končnih osnutkih specifikacij. Enako bo veljalo tudi za vse prihodnje specifikacije in predloge.

## 2.7 Odgovornost

V vse sprejete specifikacije so bile vključene ustrezne določbe, povezane s pravili o odgovornosti. Te so temeljile na pripravljalni študiji[33] v okviru akcijskega načrta ITS in so v skladu s členom 11 direktive ITS. Enako bo veljalo tudi za vse prihodnje specifikacije in predloge.

## 2.8 Poročanje držav članic

### 2.8.1 Poročanje o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji

Države članice so morale Komisiji v skladu s členom 17(1) direktive ITS do 27. avgusta 2011 predložiti poročilo o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji iz člena 2 te direktive.

Ta poročila so zagotovila prvi pregled izvajanja ITS po vsej Uniji za štiri prednostna področja direktive ITS.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm.

28 UL L 193, 23.7.2011, str. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf.

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_en.htm.

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

32 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX:52008DC0886.

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Ta poročila za leto 2011 so analizirana v delovnem dokumentu služb Komisije „Analiza poročil držav članic“, ki spremlja to poročilo.

V skladu s členom 17(3) direktive ITS morajo države članice do 27. avgusta 2014 predložiti poročilo o napredku, doseženem po predložitvi poročila za leto 2011.

2.8.2 Informacije o nacionalnih ukrepih ITS, ki so predvideni za naslednjih pet let

Države članice so morale Komisiji v skladu s členom 17(2) direktive ITS do 27. avgusta 2012 predložiti informacije o nacionalnih ukrepih ITS, ki so predvideni za naslednjih pet let.

Ta poročila za leto 2012 so analizirana v delovnem dokumentu služb Komisije „Analiza poročil držav članic“, ki je priložen temu poročilu.

Ta poročila prvič od sprejetja Direktive 2010/40/EU opisujejo namene držav članic v zvezi z uvedbo ITS na njihovem ozemlju v prihodnjih petih letih. Izražajo velik interes in pripravljenost držav članic za spodbujanje uvedbe ITS v Evropi, da bi podprle kontinuiteto storitev in pametno mobilnost ter zlasti jasen trend k dodatnim prizadevanjem na področju storitev obveščanja.

Kot je že navedeno v nacionalnih poročilih za leto 2011, so države članice vlagale in sporočile, da bodo še naprej vlagale v prednostno področje I „optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov“ in prednostno področje II „kontinuiteta upravljanja prometa in tovora v okviru storitev ITS“ (dodatne informacije so na voljo v delovnem dokumentu služb Komisije „Analiza poročil držav članic“)[34]. Zato specifikacije na teh področjih prav gotovo prispevajo k zagotovitvi interoperabilnosti in kontinuitete že uvedenih in prihodnjih storitev, posebno pozornost pa je treba nameniti združljivosti z obstoječimi aplikacijami.

Dejavnosti, povezane s prednostnim področjem III „aplikacije ITS na področju varnosti in varovanja cest“, se zdijo bolj omejene in osredotočene predvsem na nekatere posebne ukrepe (npr. eCall, storitve obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake), ki jim sprejete specifikacije zdaj prinašajo koristi.

Čeprav države članice priznavajo potencial prednostnega področja IV „povezanost vozila s prometno infrastrukturo“ v smislu prispevanja k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju prometnih zastojev, so dejavnosti še vedno v raziskovalni/poskusni/pilotni fazi. Več držav članic ima za pilotne projekte posebne načrte, vendar se zdi, da veliko deležnikov še vedno čaka na uvedbo jasnih poslovnih modelov za obsežno uvedbo kooperativnih storitev ITS in zagotovitev minimalne stopnje razširjenosti opremljenih vozil ali pokritosti infrastrukture. Za odpravo tega stanja je potrebno usklajevanje vseh zadevnih deležnikov, ki presega zgolj sprejetje specifikacij ali finančno podporo za pilotne projekte.

## 2.9 Evropska svetovalna skupina za ITS

V skladu s členom 16 Direktive je morala Komisija ustanoviti evropsko svetovalno skupino za ITS, ki ji svetuje o poslovnih in tehničnih vidikih uvajanja in uporabe ITS v Uniji. Skupino sestavljajo predstavniki na visoki ravni, ki predstavljajo ustrezne ponudnike storitev ITS, združenja uporabnikov, prevoznike in upravljavce objektov,

[34] SWD(2014) 319

proizvodno industrijo, socialne partnerje, strokovna združenja, lokalne organe in druge ustrezne forume.

Evropska svetovalna skupina za ITS je bila ustanovljena s sklepom Komisije z dne 4. maja 2011[35], njeni člani pa so bili imenovani 27. januarja 2012 po javnem povabilu k oddaji prijave[36].

Prvi sestanek je potekal 23. marca 2012, drugi pa 26. februarja 2013. Ti sestanki so pomenili priložnost za razprave z deležniki o tekočih vprašanjih v zvezi z ITS, zlasti o strategijah za zagotovitev ugodnih pogojev za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, dostop do podatkov o prevozu in uvedbo kooperativnih sistemov. Prav tako so pomagali z deležniki deliti skupno vizijo o uvedbi kooperativnih sistemov, zlasti v okviru predlagane platforme za vključevanje vseh deležnikov in združitev vseh pobud, da bi se izognili razdrobljenosti ter zagotovili interoperabilnost storitev, sistemov in tehnologij.

Komisija je člane evropske svetovalne skupine za ITS sistematično pozivala k predložitvi pisnih mnenj o poslovnih in tehničnih vidikih osnutkov specifikacij, ti pa so predložili dragocene pripombe za njihovo dokončno oblikovanje.

Glavni rezultati teh sestankov so bili v skladu z direktivo ITS predloženi evropskemu odboru za ITS.

## 3. UČINKOVITOST IN USTREZNOST DIREKTIVE 2010/40/EU TER POOBLASTILO

### 3.1 Različne konfiguracije

Direktiva ITS zagotavlja okvir za hitro sprejetje specifikacij z delegiranimi akti, ki jih sprejme Komisija. Ta pristop je omogočil precej nemoteno sprejetje specifikacij za prve tri prednostne ukrepe v zvezi s storitvami obveščanja o varnosti v cestnem prometu (c), storitvijo eCall (d) in storitvami obveščanja glede parkirišč za tovornjake (e).

Kljub temu se okoliščine, v katerih so bile te specifikacije sprejete, močno razlikujejo za vsak posamezen ukrep, saj so odvisne zlasti od napredka EU in nacionalnih ukrepov ter javnih ali zasebnih pobud na teh področjih.

Za storitev eCall so bila načela pobude opredeljena že v sporočilu Komisije „eCall: čas za uvedbo“[37], prav tako je bilo že izdano priporočilo[38] državam članicam za operaterje mobilnih omrežij. Poleg tega so standardi obstajali že v trenutku, ko je bil prvi osnutek specifikacij predlagan za razpravo s strokovnjaki držav članic. Na podlagi teh standardov so se začeli izvajati tudi pilotni projekti pred uvedbo. Direktiva ITS je tako dopolnila pristop in tekoče pobude z zapolnitvijo vrzeli v zvezi s centri za klice v sili – znanimi tudi kot centri za obveščanje.

---

35 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX:32011D0505%2801%29.

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm. Seznam članov in povzetki zapisnikov sestankov so na voljo v registru strokovnih skupin Komisije: http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736&Lang=SL.

37 COM(2009) 434 final.

38 Priporočilo Komisije 2011/750/EU z dne 8. septembra 2011 o podpori vseevropski storitvi eCall v elektronskih komunikacijskih omrežjih za prenos avtomobilskih klicev v sili prek številke 112 (klici v sili eCall) – UL L 303, 22.11.2011, str. 46.

Na področju storitev zagotavljanja osnovnih informacij o varnosti v cestnem prometu in storitev obveščanja glede parkirišč za tovornjake je bilo stanje precej drugačno. Na voljo niso bili nobeni posebni standardi, na katerih bi temeljile specifikacije, vendar so se za določene vidike kot referenca uporabljali standardi DATEX II, TPEG in RDS TMC[39]. Poleg tega so se v državah članicah že izvajale različne storitve. Te splošne razmere so izpostavile dodatna vprašanja v zvezi s pogoji uporabe prihodnjih specifikacij za že obstoječe storitve. Kljub razmeroma ozkemu področju uporabe teh dveh ukrepov je bilo mogoče v razmeroma kratkem času sprejeti specifikacije in opraviti potrebno ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki.

Ta izziv je še večji za preostala dva prednostna ukrepa: za (a) opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU in (b) opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU. Vzroka za to sta njuno širše področje uporabe in število zadevnih deležnikov. Enako velja za druge ukrepe, za katere je morda potreben celovitejši pristop, ki presega zgolj sprejetje specifikacij.

## 3.2 Izvajanje pooblastila

### Politična podpora držav članic

Primer eCall je prinesel nekatera spoznanja v zvezi z razlikami, ki se lahko pojavijo med delom v zvezi s specifikacijami, ki ga razvijajo nacionalni strokovnjaki, in političnim nadzorom Sveta, ko Komisija sprejme specifikacije. Čeprav so strokovnjaki skoraj soglasno podprli vsebino specifikacij za storitev eCall, je v Svetu sedem držav članic glasovalo za ugovor, vendar Svet zaradi odsotnosti kvalificirane večine ni ugovarjal. Razlogi, ki so jih predložile nekatere od teh sedmih držav članic, niso bili vedno povezani s specifikacijami v najstrožjem smislu, ampak s pobudo eCall kot celoto, zlasti s financiranjem, povezanim s prihodnjo obvezno uvedbo te storitve, ali vprašanji v zvezi z delom pobude, ki se nanaša na uvedbo storitve eCall v vozilih.

### Izpodbijanje področja uporabe pooblastila

V skladu s členom 290 PDEU direktiva ITS na Komisijo prenaša pooblastilo za sprejemanje nezakonodajnih aktov, ki se splošno uporabljajo in dopolnjujejo ali spreminjajo nekatere nebistvene elemente posameznega zakonodajnega akta.

Dve državi članici sta pisno izpodbijali veljavnost pooblastila, v skladu s katerim morajo države članice nadgraditi obstoječe storitve, da bi izpolnile zahteve specifikacij, sprejetih v skladu z direktivo ITS. Trdile so, da taka obveznost nasprotuje pravici posameznih držav članic, da same odločijo o uvajanju teh storitev, kot je navedeno v členu 5(1) direktive ITS. Dne 18. decembra 2013 je ena država članica Splošnemu sodišču Sodišča Evropske unije predložila dve delegirani uredbi (EU) št. 885/2013 (storitve obveščanja glede parkirišč za tovornjake) in (EU) št. 886/2013 (zagotavljanje osnovnih splošnih prometnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu). Zahtevala je razveljavitev teh dveh delegiranih uredb, ker naj bi po njenem mnenju presegali omejitve pooblastila v skladu z Direktivo 2010/40/EU in tako kršili člen 290 PDEU.

[39] TPEG: specifikacije Strokovne skupine za prometni protokol, ki zagotavljajo metodo za prenos večmodalnih prometnih in potovalnih informacij; RDS: radijski podatkovni sistem; TMC: kanal za prometna sporočila.

**Nezadostnost vertikalnega pristopa**

V direktivi ITS je opredeljenih šest prednostnih ukrepov, za katere je treba sprejeti specifikacije. Medtem ko se prve tri sprejete specifikacije nanašajo na razmeroma različna področja, preostali prednostni ukrepi obravnavajo splošna vprašanja, na primer splošne vrste podatkov, ki jih je treba opredeliti, splošna vprašanja v zvezi z dostopom do podatkov in njihovo razpoložljivostjo ter varstvo podatkov in odgovornost. Vertikalni pristop, ki izhaja iz direktive ITS, lahko pozneje dopolnijo bolj horizontalni pristopi k nekaterimi medsektorskim vprašanjem. To bo morda potrebno za storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij in prometnih informacij v realnem času ali za horizontalne ukrepe v zvezi z zasebnostjo in varstvom podatkov.

Kot je bilo že omenjeno, bo morda za nekatere druge ukrepe (npr. kooperativne sisteme) potreben celovitejši pristop k obravnavanju različnih vprašanj (financiranje, standardizacija, boljše usklajevanje deležnikov, upravljanje, povezano z uvedbo, itd.), ki presegajo področje uporabe možnih specifikacij.

**Datum prenehanja veljavnosti pooblastila**

Komisija je za sprejemanje delegiranih aktov pooblaščena do 27. avgusta 2017. Čeprav je pooblastilo bilo in še vedno je učinkovit in prilagodljiv instrument za dokončno sprejetje specifikacij za vseh šest prednostnih ukrepov, bi bilo treba za sprejetje specifikacij za druge ukrepe iz Priloge I k direktivi ITS ta rok podaljšati.

## 3.3 Nadaljnje spremljanje specifikacij

Za storitev eCall so pilotni projekti HeERO[40] in evropska platforma za izvajanje storitve eCall[41] zagotovili okvire za izmenjavo informacij v zvezi z izvajanjem delegirane uredbe o storitvi eCall. V zvezi z drugimi sprejetimi specifikacijami se je pojavila potreba po boljši strukturi nadaljnjega spremljanja izvajanja specifikacij za storitve obveščanja v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (c) in zagotavljanja informacij o parkiriščih za tovornjake (e) v državah članicah.

Zato je Komisija oktobra 2013 in januarja 2014 sklicala sestanek s strokovnjaki držav članic. Ta dialog namerava nadaljevati in razvijati, zlasti prek posebne sodelovalne platforme (wik-ITS), da bi podprla skupno razlago specifikacij in izmenjavo dobrih praks ter delila pogosto zastavljena vprašanja.

Zagotovljena bo tudi pomoč pri izvajanju specifikacij, in sicer s financiranjem na podlagi instrumenta za povezovanje Evrope in programa Obzorje 2020 ter s tekočimi pobudami/platformami deležnikov, kot so evropska platforma za izvajanje storitve eCall, delovna skupina o varnih aplikacijah (SafeApps) v okviru foruma iMobility, smernice TISA za vključevanje varnostnih dogodkov v standarde DATEX/TPEG/RDS, evropska platforma ITS (projekt, financiran na podlagi razpisa agencije TEN-T 2012) za vozlišče/nacionalno točko dostopa DATEX in kakovost SRTI itd.[42].

---

40 http://www.heero-pilot.eu.

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip.

42 TISA: združenje za storitve obveščanja udeležencev v prometu; SRTI: osnovne splošne prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu.

Ti nadaljnji ukrepi bodo prav tako pomagali oceniti potrebo po oblikovanju morebitnih predlogov za uvajanje v bližnji prihodnosti.

## 4. PORABLJENI IN POTREBNI FINANČNI VIRI

Sprejete specifikacije so še vedno razmeroma nove, zato porabljeni in potrebni finančni viri temeljijo na oceni potrebne nadgradnje obstoječih storitev in njihove verjetne uvedbe v državah članicah.

Pilotna projekta pred uvedbo, tj. HeERO I in II, za storitev eCall sta prejela naložbe v skupnih višini 9,4 milijona EUR in 4,3 milijona EUR (od česar je bilo 4,7 milijona EUR in 2,1 milijona EUR financiranih iz sredstev Evropske unije) v okviru Programa za konkurenčnost in inovacije (PKI), pri čemer je bilo njuno področje uporabe širše od samega izvajanja specifikacij. Potrebno bo dodatno financiranje za nadgradnjo infrastrukture centrov za obveščanje v vseh državah članicah, kot je predvideno v Prilogi XIV k oceni učinka sistema eCall[43].

V zvezi s prednostnim ukrepom (c) bo zbiranje dodatnih podatkov, potrebnih za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, zahtevalo začetne naložbe (npr. za senzorje, sisteme televizije zaprtega kroga (CCTV), vremenske postaje, poročila 112 ali poročila uporabnikov, podatke zasebnih ponudnikov/premikajočih se vozil (floating car data) itd.) in bo ustvarilo poznejše stroške vzdrževanja, upravljanja in menjave. Glede na različne parametre (npr. dolžino opremljenega omrežja, gostoto in vrsto opreme, metodo in tehnologijo zbiranja podatkov, že obstoječo opremo in podatke) se lahko stroški dodatnega zbiranja podatkov zelo razlikujejo med državami članicami, tudi za faktor 10 med nizkimi in visokimi ocenami stroškov. Po ocenah naj bi bilo opravljanje storitev obveščanja v povprečju povezano s stroški v višini 1,4 milijona EUR na leto za državo članico, ki teh storitev še ne izvaja[44].

V zvezi z prednostnim ukrepom (e) pomenijo 4 milijoni EUR na leto ocenjene stroške na ravni celotne EU, ki jih bodo zaračunali upravljavci parkirišč za tovornjake in javni organi za vseevropsko izvajanje skupnih specifikacij (zagotavljanje statičnih podatkov, izvajanje, upravljanje zbirke statičnih podatkov in stroški za prevoznike). Dinamične informacije se bodo najverjetneje uvedle v manjšem številu prednostnih območij (vsako območje zajema povprečno deset parkirišč), pri čemer se stroški na prednostno območje ocenjujejo na približno 2 milijona EUR za začetne naložbe in 0,2 milijona EUR za letne stroške upravljanja, vzdrževanja in amortizacije[45].

Najnovejši razpis agencije TEN-T za zbiranje predlogov, ki je bil objavljen decembra 2013, je zagotovil priložnost za podpiranje projektov, ki spadajo na področje uporabe direktive ITS. Še posebno zanimivi so projekti za uvedbo temeljnih storitev ITS po evropskih koridorjih ter študije, ki vključujejo preskuse v resničnem

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf.

44 Več informacij o stroških je na voljo v študiju o prednostnem ukrepu C – brezplačne prometne informacije o varnosti v cestnem prometu – končno poročilo na naslovu http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Več informacij o stroških je na voljo v študiji o prednostnih ukrepih E in F – storitve obveščanja in rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila – končno poročilo na naslovu http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

življenju in priprave na uvedbo, na primer za kooperativne sisteme in nadgradnje centrov za obveščanje eCall. Enako priložnost bodo zagotovili prihodnji razpisi v okviru instrumenta za povezovanje Evrope v letu 2014.

V okviru proračuna EU so bile podprte dejavnosti standardizacije, ki so doslej ustvarile 165 000 EUR stroškov za storitev eCall in 1,338 milijona EUR za kooperativne sisteme v okviru mandata za standardizacijo M/453. Za pripravo in izpolnjevanje specifikacij DATEX so bili namenjeni različni finančni viri (študija, nepovratna sredstva, projekti v okviru programov TEN-T) v ocenjeni višini 1,4 milijona EUR.

Potrebni bodo dodatni finančni viri za ostale teme standardizacije, navedene v postopnem načrtu za standardizacijo IKT, ki jih je treba še oceniti.

## 5. SKLEPNA UGOTOVITEV

Doslej je bila direktiva ITS učinkovito orodje za hitro sprejetje skupnih specifikacij za prve tri prednostne ukrepe.

Delo na področju specifikacij za preostala dva prednostna ukrepa (storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU in storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU) bo obravnavano pred koncem delovnega programa leta 2015. V zvezi s storitvami rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila v bližnji prihodnosti ne bodo potrebni nadaljnji ukrepi.

Ob upoštevanju pojava novih dolgoročnih trendov, ki so navedeni tudi v delovnem dokumentu služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS (npr. črpanje podatkov o prevozu iz množic, delno avtomatizirana vožnja, uvedba kooperativnih sistemov), in morebitne potrebe po določitvi novih prednostnih nalog poleg že določenih šestih prednostnih ukrepov in štirih prednostnih področij, ki bi presegale pomembne elemente iz Priloge I k direktivi ITS, se zdi nujno, da se najprej da prednost preostalim ukrepom, ki jih je treba obravnavati v okviru sedanjega področja uporabe direktive ITS in akcijskega načrta ITS. V drugi fazi bo treba proučiti morebitno revizijo direktive ITS in spremljajočega akcijskega načrta ITS ter začeti priprave v zvezi s tem, in sicer ob upoštevanju stalnega tehničnega razvoja ITS ter na podlagi sklepnih ugotovitev delovnega dokumenta služb Komisije o poročilu o napredku in pregledu akcijskega načrta ITS.