COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

Cuprins

1. Introducere ... 3
1.1. Directiva 2010/40/UE ... 3
1.2. Transpunerea Directivei 2010/40/UE ... 5
2. Analiza punerii în aplicare a Directivei 2010/40/UE ... 5
2.1. Programul de lucru al Comisiei ... 5
2.2. Acte delegate privind specificațiile ... 5
2.2.1. Metodologie ... 5
2.2.2. Acțiuni prioritare ... 6
2.2.3. Alte acțiuni în domeniile prioritare și în afara acestora ... 9
2.3. Propuneri privind implementarea ... 9
2.3.1. Sistemul eCall interoperabil la nivelul UE (acțiunea prioritară d) ... 9
2.3.2. Alte acțiuni prioritare (c și e) ... 10
2.4. Standarde ... 10
2.5. Măsuri fără caracter obligatoriu ... 11
2.5.1. Orientări pentru raportarea de către statele membre ... 11
2.5.2. Orientări pentru sisteme de transport inteligente urbane ... 11
2.6. Norme privind protecția datelor cu caracter personal ... 11
2.7. Răspundere ... 11
2.8. Raportarea de către statele membre ... 11
2.8.1. Raport privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare ... 11
2.8.2. Informații privind acțiunile STI naționale avute în vedere în următoarea perioadă de cinci ani ... 12
2.9. Grupul consultativ european pentru STI ... 13
3. Eficiența și oportunitatea Directivei 2010/40/UE și delegarea competențelor ... 13
3.1. Diverse configurații ... 13
3.2. Exercitarea delegării ... 14
3.3. Monitorizarea specificațiilor ... 16
4. Resursele financiare utilizate și necesare ... 16
5. Concluzie ... 18

1. INTRODUCERE

1.1. Directiva 2010/40/UE

Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport[1] (denumită în continuare „Directiva STI" sau „Directiva 2010/40/UE") a intrat în vigoare în august 2010, în urma unui proces legislativ rapid care a arătat disponibilitatea colegiuitorilor de a realiza progrese rapide în acest nou domeniu de politică.

Directiva STI urmărește să accelereze implementarea și utilizarea coordonată în Europa a sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier (și a interfețelor cu alte moduri). Aceasta identifică o listă de șase acțiuni prioritare care cuprind:

a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;

b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;

c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale cu privire la trafic, legate de siguranța rutieră;

d) punerea la dispoziție în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE[2];

e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și pentru vehicule utilitare și

f) furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și pentru vehicule utilitare.

De asemenea, directiva enumeră domeniile prioritare în care se vor depune eforturi în continuare: utilizarea optimă a datelor rutiere, a datelor privind traficul și a datelor referitoare la călătorii (domeniul prioritar I); continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor (domeniul prioritar II), aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră (domeniul prioritar III), asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport (domeniul prioritar IV). Aceste domenii prioritare corespund primelor patru domenii prioritare ale Planului de acțiune privind STI[3].

În conformitate cu articolul 6 din Directiva STI, mai întâi trebuie să se adopte specificații pentru cele șase acțiuni prioritare, înainte de a se adopta specificații pentru alte acțiuni din cadrul domeniilor prioritare. Întrucât cele șase acțiuni prioritare fac parte din domeniile prioritare I și III, activitatea referitoare la specificații s-a axat în principal asupra acestor două domenii prioritare.

Directiva 2010/40/UE se bazează pe o abordare în două etape:

---

1 JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm

3 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

- Comisia este împuternicită să adopte mai întâi, prin acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), specificațiile necesare — inclusiv dispozițiile funcționale, tehnice, de organizare sau de servicii — pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea necesare în vederea implementării și utilizării operaționale a STI[4];
- într-o a doua etapă, în cel mult 12 luni de la adoptarea specificațiilor necesare pentru o acțiune prioritară, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului o propunere, dacă este cazul, în conformitate cu articolul 294 din TFUE, privind implementarea acțiunii prioritare. Comisia ar trebui să efectueze o evaluare a impactului, inclusiv o analiză cost-beneficiu pentru orice astfel de propunere[5].

În acest scop, Comisia a adoptat un program de lucru[6] care specifică și stabilește ordinea prioritară a activităților ce urmează să fie întreprinse în temeiul Directivei STI (a se vedea punctul 2.1).

Pentru a implica autoritățile publice și actorii privați în punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE, Comisia este asistată de Comitetul european pentru STI, care reunește reprezentanți ai statelor membre, precum și de Grupul consultativ european pentru STI, compus din reprezentanți la nivel înalt ai părților interesate din domeniul STI.

Sarcinile Comisiei au inclus, de asemenea, adoptarea unor orientări pentru raportarea de către statele membre[7] și raportarea la intervale regulate cu privire la progresele realizate.

Pe lângă obligațiile specifice legate de confidențialitate, de securitate și de răspundere[8], statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că specificațiile adoptate sunt aplicate în cazul aplicațiilor și al serviciilor STI atunci când acestea sunt implementate pe teritoriul lor. De asemenea, ele trebuie să depună eforturi pentru a coopera în ceea ce privește domeniile prioritare, în măsura în care nu au fost adoptate specificații. Obligațiile de raportare ale statelor membre se întemeiază pe articolul 17 din Directiva 2010/40/UE. Scopul lor este de a facilita o mai bună cunoaștere a diferitelor activități și intenții ale statelor membre și de a stimula activitățile respective printr-o mai bună recunoaștere a valorii adăugate a STI pentru politicile de transport la nivel național.

În conformitate cu articolul 17 alineatul (4) din Directiva STI, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului, la fiecare trei ani, un raport cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a directivei. Acesta trebuie să fie însoțit de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare a articolelor 5-11 și a

---

4 Articolul 3 din Directiva STI.

5 Articolul 6 din Directiva STI.

6 Programul de lucru privind punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE a fost adoptat de Comisie la 15 februarie 2011 [C(2011) 289 final]. http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

7 Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 13 iulie 2011 de adoptare a orientărilor de raportare de către statele membre în temeiul Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, JO L 193, 23.7.2011, p. 48.

8 A se vedea articolele 10 și 11 din Directiva STI.

articolului 16, incluzând resursele financiare utilizate și necesare. Raportul trebuie să evalueze, de asemenea, necesitatea de modificare a directivei, acolo unde este cazul. De asemenea, articolul 12 alineatul (1) din directivă impune Comisiei să prezinte „un raport privind competențele delegate cel târziu cu șase luni înainte de încheierea unei perioade de cinci ani de la 27 august 2010".

Prezentul raport îndeplinește ambele obligații menționate mai sus. De asemenea, el este însoțit de un document de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI, precum și de un document de lucru al serviciilor Comisiei referitor la analiza rapoartelor statelor membre din 2011 (privind activitățile și proiectele naționale referitoare la domeniile prioritare) și din 2012 (privind acțiunile STI la nivel național avute în vedere pentru următoarea perioadă de cinci ani), prezentate în conformitate cu articolul 17 alineatele (1) și (2) din Directiva STI.

1.2. Transpunerea Directivei 2010/40/UE

În conformitate cu articolul 18 din directivă, statele membre au avut termen până la 27 februarie 2012 ca să pună în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma directivei și ca să le notifice Comisiei.

Până la data respectivă, doar șapte state membre notificaseră Comisiei măsurile lor de transpunere la nivel național. Mai multe state membre au avut nevoie de peste un an în plus, iar ultimul stat membru care a notificat măsura finală de transpunere a făcut acest lucru la 2 ianuarie 2014. În cadrul reuniunilor Comitetului STI, mai multe state membre au afirmat că întârzierea a ilustrat dificultatea de transpunere a directivei: aceasta conține foarte puține măsuri imediate într-adevăr specifice care trebuie transpuse, întrucât directiva constituie un cadru, care permite adoptarea de măsuri de reglementare ulterioare.

2. ANALIZA PUNERII ÎN APLICARE A DIRECTIVEI 2010/40/UE

2.1. Programul de lucru al Comisiei

Astfel cum se prevede la articolul 17 alineatul (5) din Directiva STI și conform calendarului stabilit de directivă, Comisia a adoptat un program de lucru, după consultarea Comitetului european pentru STI.

Programul de lucru se referă la perioada 2011-2015 și oferă o prezentare anuală generală a principalelor sarcini și activități care urmează să fie efectuate de către Comisie în perioada respectivă în legătură cu punerea în aplicare a Directivei STI. Acesta se concentrează asupra elaborării de specificații referitoare la cele șase acțiuni prioritare și prevede datele estimate pentru adoptarea acestora.

2.2. Acte delegate privind specificațiile

2.2.1. Metodologie

Elaborarea specificațiilor a fost realizată în conformitate cu Acordul-cadru privind relațiile dintre Parlamentul European și Comisia Europeană[9] și cu Înțelegerea

[9] JO L 304, 20.11.2010, p. 47.

comună a Parlamentului, a Consiliului European și Comisiei privind actele delegate[10].

Acțiunile și sarcinile realizate pentru pregătirea specificațiilor constau în următoarele:

- colectarea de date de intrare și de rezultate existente din studii europene, proiecte de cercetare, proiecte naționale de implementare, consultări publice, activități existente în cadrul unor asociații, contribuții ale părților interesate etc.;

- analiza cost-beneficiu;

- analiza discrepanțelor și analiza cerințelor și a abordărilor posibile, în special prin consultări publice online întreprinse de Comisie pentru a stabili punctele de vedere și pozițiile cetățenilor, ale părților interesate și ale statelor membre;

- consultări cu experți din statele membre și cu Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor cu privire la proiectele de specificații. Parlamentul European și Consiliul au primit toate documentele relevante în timpul pregătirii actelor delegate și experții Parlamentului au fost invitați la reuniunile experților;

- avizul Grupului consultativ european pentru STI cu privire la proiectele de specificații.

De asemenea, activitatea pregătitoare a beneficiat din plin de pe urma diverselor acțiuni, studii, ateliere de lucru etc. legate de punerea în aplicare a Planului de acțiune privind STI (a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI).

2.2.2. Acțiuni prioritare

Cele șase acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și de standarde sunt definite la articolul 3 din Directiva STI și în anexa I la aceasta.

În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva STI, Comisia trebuia să adopte specificații pentru una sau pentru mai multe dintre acțiunile prioritare până la 27 februarie 2013. De asemenea, programul de lucru al Comisiei stabilea următoarele date pentru adoptarea de specificații privind primele șase acțiuni prioritare:

(a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale: trimestrul 4 al anului 2014;

(b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic: trimestrul 4 al anului 2013;

(c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale cu privire la trafic, legate de siguranța rutieră: trimestrul 4 al anului 2012;

(d) punerea la dispoziție în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE: trimestrul 4 al anului 2012;

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

(e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și pentru vehicule utilitare: trimestrul 4 al anului 2012;

(f) furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și pentru vehicule utilitare: trimestrul 4 al anului 2013.

Specificații adoptate

Comisia a respectat termenul de 27 februarie 2013, adoptând un prim set de specificații la 26 noiembrie 2012, pentru acțiunea prioritară **(d)**, prin Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013, în ceea ce privește furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE[11]. Regulamentul delegat menționat stabilește, pe baza standardelor, specificațiile pentru îmbunătățirea infrastructurii centrelor de preluare a apelurilor de urgență (*Public Safety Answering Point* – PSAP), necesară pentru recepționarea și gestionarea adecvată a apelurilor eCall, în scopul de a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea serviciului eCall armonizat la nivelul UE.

Referitor la acțiunea prioritară (c), la 15 mai 2013 Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră[12]. Acesta stabilește specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea în vederea implementării și utilizării operaționale a datelor și a procedurilor relevante pentru un set definit de incidente de siguranță rutieră. Regulamentul delegat se adresează atât părților interesate din sectorul public, cât și celor din sectorul privat și asigură schimbul de date legate de siguranță, fără costuri suplimentare pentru utilizatorii finali, prin intermediul unui punct de acces național într-un format standardizat comun (DATEX[13]), contribuind astfel la asigurarea interoperabilității și predictibilității pentru orice potențiali utilizatori ai acestor date. Nu a fost însă posibil să se precizeze cerințe detaliate de calitate în perioada de elaborare a acestor specificații: prin urmare, a fost creat un grup de lucru, cu participarea părților interesate din sectorul public și din cel privat, pentru a analiza criteriile de calitate și metodele de monitorizare și de evaluare.

În ceea ce privește acțiunea prioritară (e), la 15 mai 2013 Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule utilitare[14]. Acest regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea în vederea implementării și utilizării operaționale a serviciilor de informații. Regulamentul delegat se adresează atât părților interesate din sectorul public, cât și celor din sectorul privat și definește elementele necesare pentru a furniza servicii de informații într-un mod armonizat, inclusiv unele caracteristici avansate privind informațiile dinamice. La fel ca în cazul acțiunii prioritare (c), cerințele de calitate sunt minime.

---

11 JO L 91, 3.4.2013, p. 1.

12 JO L 247, 18.9.2013, p. 6.

13 DATEX: Specificație tehnică europeană pentru modelarea și schimbul de informații legate de sistemele de transport inteligente.

14 JO L 247, 18.9.2013, p. 1.

Aceste trei seturi de specificații au fost elaborate în strânsă cooperare cu statele membre, în cadrul unor reuniuni ale experților dedicate[15], la care au fost invitați Parlamentul European și Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor, precum și după consultarea părților interesate, în special prin ateliere și consultări publice online.

Lucrări în curs referitoare la acțiunile prioritare rămase

În pregătirea lucrărilor aferente specificațiilor pentru acțiunea prioritară (a) privind furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare privind călătoriile multimodale, s-au lansat deja mai multe inițiative (prima provocare legată de mobilitatea inteligentă[16], studii, ateliere de lucru și consultări publice[17]). Obiectivul este ca specificațiile să fie adoptate în 2015. În paralel, Comisia a inițiat o dezbatere[18] cu privire la o posibilă inițiativă privind accesul la datele de transport multimodal, pentru a răspunde provocării de a asigura accesibilitatea datelor de transport, care acoperă toate modurile de transport și serviciile de mobilitate. Procesul de reflecție a condus într-o primă etapă la documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Foaie de parcurs privind furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare, de planificare și de emitere a biletelor de călătorie multimodale" din iunie 2014[19]. Acesta ar putea conduce la o propunere legislativă privind accesul la datele de călătorie și de trafic multimodale, în funcție de rezultatul unei evaluări a impactului care urmează să fie finalizată în cursul anului 2014.

Pentru acțiunea prioritară (b) privind furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, în pregătirea specificațiilor Comisia a organizat deja mai multe ateliere de lucru și reuniuni ale experților. Obiectivul este ca specificațiile să fie adoptate până la sfârșitul anului 2014. Această întârziere față de calendarul estimat inițial se explică parțial prin domeniul foarte larg de aplicare a specificațiilor respective, conform anexei I la Directiva STI, precum și prin necesitatea de a ajunge la o înțelegere comună cu statele membre în ceea ce privește domeniul de aplicare a specificațiilor. Acestea se vor concentra asupra condițiilor care să permită furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și, prin urmare, sunt legate mai mult de un sprijin administrativ decât de serviciile propriu-zise.

În ceea ce privește specificațiile pentru acțiunea prioritară (f) referitoare la furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și pentru vehicule utilitare, Comisia a realizat mai multe consultări cu experți din statele membre și cu principalele părți interesate. Discuțiile au evidențiat faptul că există un număr mic de spații de parcare care ar putea oferi servicii de rezervare în 2014 (reprezentând doar 2 % din locurile de parcare) și că, prin urmare, în prezent nu este nevoie de specificații și de standarde privind rezervarea de spații de parcare. Cu toate acestea, se vor monitoriza evoluțiile ulterioare și, dacă este cazul, chestiunea va fi reconsiderată în acest sens. În cazul în care sunt necesare activități de

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

16 Prima provocare privind mobilitatea inteligentă: 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.

standardizare, acestea ar putea fi luate în considerare în contextul mai larg al viitoarei inițiative e-Freight.

2.2.3. Alte acțiuni în domeniile prioritare și în afara acestora

În conformitate cu articolul 6 din Directiva STI, odată stabilite specificațiile necesare pentru acțiunile prioritare, Comisia trebuie să adopte specificații pentru alte acțiuni din domeniile prioritare, enumerate în anexa I la Directiva STI. Astfel cum s-a explicat în documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI, s-au demarat lucrările privind *sistemele de cooperare*, pe baza unor proiecte de cercetare și a mai multor consultări cu părțile interesate, inclusiv cu Comitetul european pentru STI și cu Grupul consultativ european pentru STI. Scopul este de a evalua condițiile necesare și obstacolele și de a identifica modul în care Comisia poate stimula implementarea unor astfel de sisteme la nivelul Uniunii. De asemenea, au fost efectuate studii pregătitoare cu scopul de a promova accesul liber pentru serviciile ITS (*platformă deschisă la bordul vehiculului*). În plus, există indicii că ar putea fi explorate noi domenii posibile pentru specificații [de exemplu, externalizarea spre public (*crowdsourcing*) a datelor privind transportul, conducerea automatizată] cu scopul de a îmbunătăți și mai mult utilizarea practică a sistemelor de transport inteligente.

2.3. Propuneri privind implementarea

2.3.1. Sistemul eCall interoperabil la nivelul UE (acțiunea prioritară d)

Pe lângă recomandarea adresată statelor membre și vizând operatorii de rețele de telefonie mobilă pentru a sprijini transmiterea apelurilor eCall[20] și pe lângă specificațiile[21] care conțin cerințe pentru modernizarea infrastructurii centrelor de preluare a apelurilor de urgență, Comisia a adoptat, la 13 mai 2013, două propuneri legislative: prima propunere se referă la o decizie a Parlamentului European și a Consiliului privind implementarea serviciului eCall interoperabil la nivelul UE[22]; a doua propunere se referă la un regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor[23].

Propunerea de decizie a fost adoptată de co-legiuitori la 25 mai 2014 și a fost ulterior publicată în Jurnalul Oficial[24]. În conformitate cu dispozițiile deciziei, centrele de preluare a apelurilor de urgență trebuie să devină operaționale în întreaga Uniune cel târziu cu 6 luni înainte de data aplicării cerințelor de omologare de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor și, în orice caz, nu mai târziu de 1 octombrie 2017. Decizia menționează explicit dreptul fiecărui stat membru de a își organiza propriile servicii de urgență în modul cel mai rentabil și mai adecvat pentru necesitățile sale.

Procesul legislativ aferent propunerii privind omologarea de tip pentru instalarea unui sistem eCall la bordul vehiculelor este încă în curs de desfășurare.

---

20 C(2011) 6269 final.

21 Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013.

22 COM(2013) 315 final.

23 COM(2013) 316 final.

24 JO L 164, 3.6.2014, p. 6.

2.3.2. Alte acțiuni prioritare (c și e)

Unele state membre au fost foarte active recent în ceea ce privește implementarea de servicii legate de acțiunile prioritare (c), privind informațiile legate de siguranța rutieră, și (e), privind serviciile de informare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane. Cu toate acestea, în vremuri în care resursele financiare sunt limitate pare mai rezonabil, înainte de stabilirea oricărei obligații de implementare generală, să se sprijine mai întâi evoluțiile care au urmat adoptării specificațiilor, prin monitorizare și prin schimbul de bune practici de implementare între statele membre, precum și prin cea mai recentă cerere de propuneri pentru rețelele transeuropene de transport (TEN-T) și viitoarele cereri privind Mecanismul pentru interconectarea Europei. Învățând din aceste prime eforturi și utilizând cele mai bune practici, abia într-o etapă ulterioară se va evalua necesitatea unor propuneri de acte legislative privind implementarea obligatorie.

2.4. Standarde

De la adoptarea Directivei STI, au fost finalizate sau sunt în curs de desfășurare mai multe activități de standardizare legate de domeniile prioritare.

Au fost adoptate standardele eCall prevăzute în Regulamentul delegat (UE) nr. 305/2013. În cadrul Comitetului European de Standardizare, se preconizează că CEN/TS 16454 privind testarea conformității sistemului eCall de la un capăt la altul va deveni un standard CEN deplin înainte de sfârșitul anului 2014. De asemenea, se va finaliza o revizuire minoră a standardelor respective, pentru a integra rezultatele proiectelor pilot HeERO[25], cel mai probabil înainte de sfârșitul anului 2014.

Punerea în aplicare a mandatului de standardizare M/453 privind sistemele cooperative se află într-un stadiu avansat. Atât CEN (TC 278 WG16), cât și Institutul European de Standardizare în Telecomunicații ETSI (TC ITS), precum și alte organizații de standardizare au oferit standarde relevante pentru STI cooperative, intrând în domeniul de aplicare a mandatului M/453. Evaluarea aplicării standardelor existente este o activitate în curs de desfășurare în procesul de standardizare în cadrul comitetelor tehnice relevante și al grupurilor de lucru ale CEN, ISO, SAE, IEEE și ETSI[26]. Activitatea de standardizare privind STI beneficiază, de asemenea, de cooperarea internațională a Uniunii Europene cu Statele Unite ale Americii și cu alți parteneri care lucrează la armonizarea la nivel mondial a standardelor STI. Această cooperare accelerează definirea standardelor și conduce la implementarea mai rapidă a STI.

Au fost identificate nevoi suplimentare de standardizare care intră în domeniul de aplicare a Directivei STI. Acestea includ punerea în aplicare a sistemului eCall la bordul vehiculelor din alte categorii decât M1 și N1; orientări privind certificarea (postvânzare) a sistemelor eCall; finalizarea mandatului M/453; arhitectura platformei deschise instalate la bordul vehiculelor; integrarea de date rutiere (publice) exacte în hărți digitale; integrarea și exploatarea în condiții de siguranță a dispozitivelor nomade; și STI urbane. Toate acestea au fost adăugate la Planul de

[25] Pentru mai multe informații despre proiectele HeERO, a se vedea: www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Comitetul European de Standardizare; ISO: Organizația Internațională de Standardizare
SAE: Societatea inginerilor din domeniul auto; IEEE: Institutul Inginerilor Electricieni și Electroniști;
ETSI: Institutul European de Standardizare în Telecomunicații.

acțiune pentru standardizarea TIC din 2013 al Comisiei[27], în vederea unor posibile mandate de standardizare viitoare.

2.5. Măsuri fără caracter obligatoriu

2.5.1. Orientări pentru raportarea de către statele membre

În conformitate cu articolul 17 din Directiva STI, la 13 iulie 2011 Comisia a adoptat orientări pentru raportarea de către statele membre în temeiul Directivei 2010/40/UE[28].

2.5.2. Orientări pentru sisteme de transport inteligente urbane

Aceste orientări au fost elaborate în cadrul Planului de acțiune privind STI (a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI). Ele au sporit gradul de informare cu privire la caracteristicile STI urbane și au oferit date de intrare pentru documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind mobilizarea sistemelor de transport inteligente pentru orașe din UE[29], care a făcut parte din pachetul de mobilitate urbană adoptat la 17 decembrie 2013[30].

2.6. Norme privind protecția datelor cu caracter personal

Dispoziții relevante legate de normele privind protecția datelor cu caracter personal, securitatea și reutilizarea informațiilor au fost incluse în toate specificațiile adoptate. Acestea se bazează pe un studiu pregătitor[31] comandat în cadrul Planului de acțiune privind STI [32] și sunt în conformitate cu articolul 10 din Directiva STI. Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost invitată sistematic la reuniuni ale experților din statele membre pentru pregătirea specificațiilor, iar opiniile sale cu privire la proiectele finale ale specificațiilor au fost luate în considerare în mod corespunzător. La fel se va proceda pentru toate specificațiile și propunerile viitoare.

2.7. Răspundere

Dispoziții relevante legate de normele privind răspunderea au fost incluse în toate specificațiile adoptate. Acestea se bazează pe date obținute dintr-un studiu pregătitor[33] realizat în cadrul Planului de acțiune privind STI și sunt în conformitate cu articolul 11 din Directiva STI. La fel se va proceda pentru toate specificațiile și propunerile viitoare.

2.8. Raportarea de către statele membre

2.8.1. Raport privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare

În conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din Directiva STI, statele membre au avut obligația să prezinte Comisiei, până la 27 august 2011, un raport privind activitățile și proiectele lor naționale cu privire la domeniile prioritare enumerate la articolul 2 din directivă.

---

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

28 JO L 193, 23.7.2011, p. 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/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT.

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

Rapoartele respective au oferit o primă privire de ansamblu, pentru cele patru domenii prioritare ale Directivei STI, asupra implementării STI pe întreg teritoriul Uniunii.

Rapoartele din 2011 sunt analizate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Analiza rapoartelor statelor membre" care însoțește prezentul raport.

În conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva STI, statele membre trebuie raporteze, până la 27 august 2014, cu privire la progresele înregistrate de la raportul din 2011.

2.8.2. Informații privind acțiunile STI naționale avute în vedere în următoarea perioadă de cinci ani

În conformitate cu articolul 17 alineatul (2) din Directiva STI, statele membre au avut obligația de a furniza Comisiei, până la 27 august 2012, informații privind acțiunile STI pe plan național preconizate în următorii cinci ani.

Rapoartele din 2012 sunt analizate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Analiza rapoartelor state membre" care însoțește prezentul raport.

Pentru prima dată de la adoptarea Directivei 2010/40/UE, rapoartele descriu intențiile statelor membre cu privire la implementarea STI pe teritoriul lor în următorii cinci ani. Acestea demonstrează un puternic interes și disponibilitatea statelor membre de a promova implementarea STI în întreaga Europă pentru a sprijini continuitatea serviciilor și o mobilitate mai inteligentă și, în special, o tendință clară de angajament suplimentar în ceea ce privește serviciile de informare.

După cum s-a demonstrat deja în rapoartele naționale din 2011, statele membre au realizat investiții și au informat că vor continua să investească în domeniul prioritar I „Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie" și în domeniul prioritar II „Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor" (informații suplimentare în documentul de lucru al serviciilor Comisiei „Analiza rapoartelor statelor membre")[34]. Prin urmare, specificațiile în domeniile respective contribuie cu siguranță la asigurarea interoperabilității și a continuității serviciilor deja implementate și a celor viitoare și ar trebui să se acorde o atenție deosebită compatibilității cu aplicațiile existente.

Activitățile legate de domeniul prioritar III „Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră" par a fi mai limitate și vizează, în special, anumite acțiuni specifice (de exemplu eCall, serviciile de informare pentru parcarea camioanelor în condiții de siguranță și de securitate), care beneficiază în prezent de specificații adoptate.

Deși potențialul domeniului prioritar IV „Asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport" de a contribui la sporirea siguranței rutiere și la reducerea congestionării traficului este recunoscut de către statele membre, activitățile sunt încă în faza de cercetare/testare/pilot. Mai multe state membre au planuri specifice privind proiecte-pilot, dar multe părți interesate par a se afla încă în așteptare, fiind în continuare necesare modele clare de afaceri pentru implementarea pe scară largă a serviciilor STI cooperative, precum și o rată de penetrare minimă în ceea ce privește vehiculele echipate sau acoperirea infrastructurii. Pentru a depăși această situație,

[34] SWD(2014) 319.

pare a fi nevoie de o coordonare a tuturor părților interesate implicate care să depășească simpla adoptare de specificații sau susținerea financiară a proiectelor-pilot.

2.9. Grupul consultativ european pentru STI

În conformitate cu articolul 16 din Directiva STI, Comisia a instituit un Grup consultativ european pentru STI, care îi oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și ale utilizării STI în Uniune. Grupul trebuie să fie compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor de servicii STI relevanți, ai asociațiilor utilizatorilor, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei producătoare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor foruri relevante.

Grupul consultativ european pentru STI a fost înființat printr-o decizie a Comisiei la 4 mai 2011[35], iar membrii săi au fost numiți la 27 ianuarie 2012, în urma unei cereri deschise de candidaturi[36].

Prima reuniune a grupului a avut loc la 23 martie 2012, iar cea de a doua reuniune la 26 februarie 2013. Aceste reuniuni au constituit ocazii de a purta discuții cu părțile interesate cu privire la chestiuni actuale legate de STI, în special cu privire la strategiile referitoare la condițiile care să permită furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, accesul la date privind transportul și implementarea de sisteme cooperative. De asemenea, reuniunile au facilitat împărtășirea cu părțile interesate a unei viziuni comune cu privire la implementarea sistemelor cooperative, în special prin propunerea unei platforme care să implice toate părțile interesate și să federalizeze toate inițiativele, pentru a evita un mozaic fragmentat și pentru a asigura interoperabilitatea serviciilor, a sistemelor și a tehnologiilor.

Comisia a solicitat în mod sistematic membrilor Grupului consultativ european pentru STI opinii scrise cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale proiectelor de specificații, iar membrii au oferit observații valoroase pentru finalizarea acestora.

Principalele rezultate ale reuniunilor au fost puse la dispoziția Comitetului european pentru STI, astfel cum prevede Directiva STI.

3. EFICIENȚA ȘI OPORTUNITATEA DIRECTIVEI 2010/40/UE ȘI DELEGAREA COMPETENȚELOR

3.1. Diverse configurații

Directiva STI prevede un cadru pentru adoptarea rapidă a specificațiilor, prin acte delegate adoptate de Comisie. Această abordare a facilitat o adoptare destul de lipsită de probleme a specificațiilor pentru primele trei acțiuni prioritare privind serviciile de informații legate de siguranța rutieră (c), sistemul eCall (d) și serviciile de informare referitoare la spații de parcare pentru camioane (e).

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):EN:NOT.

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm.
Lista membrilor și procesele-verbale ale reuniunilor sunt disponibile în Registrul grupurilor de experți al Comisiei.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

Cu toate acestea, contextul în care au fost adoptate specificațiile diferă semnificativ de la o acțiune la alta, depinzând în special de dezvoltarea de acțiuni comunitare și naționale și de inițiative publice sau private în domeniile respective.

Pentru eCall, principiile inițiativei erau deja definite în comunicarea Comisiei „eCall: Faza de implementare”[37] și fusese deja emisă o recomandare[38] adresată statelor membre și vizând operatorii de telefonie mobilă. De asemenea, existau deja standarde în momentul în care primul proiect de specificații a fost propus pentru discuții cu experți ai statelor membre și pe baza standardelor respective fuseseră deja lansate proiecte pilot preimplementare. Prin urmare, Directiva STI a servit pentru a completa abordarea și inițiativele în curs, eliminând decalajul în ceea ce privește centrele de apel de urgență – cunoscute, de asemenea, sub denumirea de centre de preluare a apelurilor de urgență.

Situația a fost foarte diferită în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații minime referitoare la siguranța rutieră și de servicii de informare referitoare la spații de parcare pentru camioane. Nu existau standarde dedicate pe care să se bazeze specificațiile, deși standardele DATEX II, TPEG și RDS TMC[39] au servit drept referință pentru anumite aspecte. Mai mult, în statele membre funcționau deja diverse servicii. Această situație generală a ridicat întrebări suplimentare cu privire la condițiile de aplicare a specificațiilor viitoare la serviciile deja existente. Având în vedere domeniul de aplicare relativ îngust al acestor două acțiuni, a fost totuși posibil să se adopte specificații într-un timp relativ scurt, incluzând consultarea specifică necesară a părților interesate.

Provocarea se dovedește a fi mai mare pentru cele două acțiuni prioritare rămase: furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale (a); și furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (b). Acest lucru se datorează, în special, domeniului lor de aplicare mai larg și numărului de părți interesate implicate. Același lucru este valabil și în cazul altor acțiuni pentru care, dincolo de simpla adoptare a specificațiilor, poate fi necesară o abordare mai cuprinzătoare.

3.2. Exercitarea delegării

Susținerea politică din partea statelor membre

Cazul eCall a oferit o serie de lecții cu privire la nuanțele care pot exista între activitatea desfășurată în contextul specificațiilor cu experți naționali și controlul politic de către Consiliu după ce specificațiile au fost adoptate de către Comisie. Deși a existat un sprijin aproape unanim pentru conținutul specificațiilor eCall la nivel de experți, în cadrul Consiliului șapte state membre au votat în favoarea unei obiecții, însă, în lipsa unei majorități calificate, Consiliul nu a obiectat. Motivele prezentate de unele dintre cele șapte state membre se poate să nu fi fost neapărat legate de specificații în sensul cel mai strict, ci de inițiativa eCall în ansamblu, în special de

[37] COM(2009) 434 final.

[38] Recomandarea Comisiei 2011/750/UE din 8 septembrie 2011 privind susținerea unui serviciu eCall la nivelul UE în rețelele de comunicații electronice pentru transmiterea apelurilor de urgență de la bordul vehiculelor pe baza numărului 112 („eCalls”) - JO L 303, 22.11.2011, p. 46.

[39] TPEG: specificațiile Grupului de experți pentru protocolul privind transporturile care oferă o metodă de transmitere a informațiilor privind călătoriile și traficul multimodal; RDS: *Radio Data System* (sistem de date radio); TMC: *Traffic Message Channel* (canal de transmisie a mesajelor referitoare la trafic).

finanțarea legată de viitoarea implementare obligatorie a serviciului sau de aspecte legate de partea „la bordul vehiculului” a inițiativei eCall.

Punerea sub semnul întrebării a domeniului de aplicare a delegării de competențe

În conformitate cu articolul 290 din TFUE, Directiva STI împuternicește Comisia să adopte acte fără caracter legislativ de aplicare generală, de completare sau de modificare a anumitor elemente neesențiale ale actului legislativ.

Două state membre au pus sub semnul întrebării, în scris, validitatea delegării de competențe pentru a obliga statele membre să modernizeze serviciile existente cu scopul de a îndeplini cerințele specificațiilor adoptate în temeiul Directivei STI. Ele au considerat că o astfel de obligație contrazice dreptul fiecărui stat membru de a decide cu privire la propria implementare, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (1) din Directiva STI. La 18 decembrie 2013, un stat membru a sesizat Tribunalul Uniunii Europene în legătură cu cele două Regulamente delegate (UE) nr. 885/2013 (servicii de informații referitoare la locuri de parcare pentru camioane) și (UE) nr. 886/2013 (servicii de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră). Statul membru a solicitat anularea celor două regulamente delegate, argumentând că acestea depășesc limitele delegării de competențe în conformitate cu Directiva 2010/40/UE și, prin urmare, încalcă articolul 290 din TFUE.

Insuficiența abordării verticale

Directiva STI identifică șase acțiuni prioritare pentru care trebuie adoptate specificații. În timp ce primele trei specificații adoptate privesc domenii relativ diferite și distincte, acțiunile prioritare rămase conțin aspecte comune, de exemplu tipuri comune de date care urmează să fie specificate, aspecte comune în ceea ce privește accesul la date și disponibilitatea datelor, precum și protecția datelor și răspunderea. Abordarea verticală care rezultă din Directiva STI poate fi completată ulterior de mai multe abordări orizontale privind unele dintre aceste aspecte transversale. Acesta ar putea fi cazul în ceea ce privește serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale și serviciile de informare în timp real cu privire la trafic sau pentru măsurile orizontale privind confidențialitatea și protecția datelor.

Astfel cum s-a menționat deja mai sus, pentru unele dintre celelalte acțiuni (de exemplu sistemele cooperative) ar putea fi necesară o abordare mai cuprinzătoare pentru a soluționa diverse aspecte (finanțare, standardizare, o mai mare coordonare a părților interesate, guvernanță legată de implementare etc.), care depășesc domeniul de aplicare a unor posibile specificații.

Data de expirare a delegării

Competența de a adopta acte delegate a fost conferită Comisiei până la 27 august 2017. Deși acesta a fost și este în continuare un instrument eficient și flexibil pentru finalizarea adoptării de specificații pentru toate cele șase acțiuni prioritare, necesitatea de a adopta specificații pentru alte acțiuni enumerate în anexa I la Directiva STI ar necesita o prelungire a acestui termen.

3.3. Monitorizarea specificațiilor

Pentru eCall, proiectele pilot HeERO[40] și Platforma europeană de implementare a sistemului eCall[41] au oferit cadre pentru schimburile referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului delegat privind eCall. Pentru celelalte specificații adoptate, a apărut necesitatea de a structura mai bine monitorizarea în statele membre a implementării specificațiilor pentru serviciile de informații legate de siguranța rutieră (c) și de informații referitoare la locurile de parcare pentru camioane (e).

Prin urmare, Comisia a convocat reuniuni cu experți din statele membre, în octombrie 2013 și în ianuarie 2014. Comisia intenționează să continue și să dezvolte acest dialog, în special prin intermediul unei platforme de colaborare specifice (wik-STI), în scopul de a sprijini o interpretare comună a specificațiilor și schimbul de bune practici și pentru a împărtăși întrebări frecvente.

De asemenea, se va furniza asistență pentru implementarea specificațiilor prin finanțare în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei și al programului Orizont 2020 și prin inițiativele/platformele în curs ale părților interesate, cum ar fi Platforma europeană de implementare a sistemului eCall, grupul de lucru al forumului iMobility pentru aplicațiile sigure (SafeApps), orientările TISA privind cartografierea evenimentelor de siguranță în standardele DATEX/TPEG/RDS, Platforma europeană pentru STI (proiect finanțat în cadrul cererii de propuneri TEN-T din 2012) privind nodul/punctul de acces național DATEX și calitatea SRTI etc.[42].

Aceste măsuri de monitorizare vor facilita, de asemenea, evaluarea necesității de a lansa posibile propuneri de implementare în viitorul apropiat.

4. RESURSELE FINANCIARE UTILIZATE ȘI NECESARE

Specificațiile adoptate sunt încă destul de recente, prin urmare resursele financiare utilizate și necesare se bazează pe o estimare a actualizării necesare a serviciilor existente și a implementării lor probabile în statele membre.

Proiectele-pilot de preimplementare HeERO I și II pentru eCall au primit investiții în valoare totală de 9,4 milioane EUR și 4,3 milioane EUR (din care 4,7 milioane EUR și 2,1 milioane EUR reprezintă finanțare din partea Uniunii Europene), în cadrul Programului pentru competitivitate și inovare (PCI), domeniul de aplicare fiind mai amplu decât simpla implementare a specificațiilor. Vor fi necesare fonduri suplimentare pentru modernizarea infrastructurii centrelor de preluare a apelurilor de urgență din toate statele membre, conform estimărilor din anexa XIV la evaluarea impactului privind sistemului eCall[43].

În ceea ce privește acțiunea prioritară (c), colectarea datelor suplimentare necesare pentru furnizarea serviciului de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră necesită investiții inițiale [de exemplu pentru senzori, CCTV, stații

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

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

42 TISA: Asociația serviciilor de informare a călătorilor; SRTI: informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră.

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

meteorologice, rapoarte 112 sau rapoarte ale utilizatorilor, furnizori privați / date variabile privind autovehiculele (*floating car data*)] și va genera costuri ulterioare pentru întreținere, exploatare și înlocuire. În funcție de diverși parametri (de exemplu lungimea rețelei echipate, densitatea și tipul de echipamente, metode și tehnologii de colectare a datelor, echipamente și date preexistente), costurile colectării de date suplimentare pot varia foarte mult între statele membre, chiar cu un factor de 10 între estimările de costuri scăzute și ridicate. Se estimează că exploatarea serviciului de informații va costa în medie 1,4 milioane EUR anual pentru un stat membru care nu are niciun serviciu în prezent[44].

În ceea ce privește acțiunea prioritară (e), la nivelul UE se estimează costuri de 4 milioane EUR pe an, care vor fi suportate de operatorii de spații de parcare pentru camioane și de autoritățile publice pentru implementarea la nivelul UE a specificațiilor comune (furnizarea de date statice, implementare, gestionarea unei baze de date statice și costurile pentru transportoare). Informațiile dinamice vor fi utilizate cel mai probabil într-un număr limitat de zone prioritare (fiecare zonă care cuprinde în medie 10 spații de parcare), costurile per domeniu prioritar fiind estimate la aproximativ 2 milioane EUR pentru investiția inițială și la 0,2 milioane EUR anual pentru costurile de exploatare, de întreținere și de amortizare[45].

Ultima cerere de propuneri TEN-T, lansată în decembrie 2013, a oferit posibilitatea de a sprijini proiecte care intră în domeniul de aplicare a Directivei STI. De interes special sunt proiectele de implementare a serviciilor ITS de bază de-a lungul coridoarelor europene, precum și studiile, inclusiv studii reale și pregătiri de preimplementare, de exemplu pentru sistemele cooperative și actualizări ale centrelor de preluare a apelurilor de urgență din cadrul sistemului eCall. Aceeași oportunitate va exista și în cadrul viitoarelor cereri de propuneri referitoare la Mecanismul pentru interconectarea Europei, care încep în 2014.

Activitățile de standardizare au fost sprijinite din bugetul UE, reprezentând până în prezent o sumă de 165 000 EUR pentru eCall și 1,338 milioane EUR pentru sistemele cooperative în temeiul mandatului de standardizare M/453. Elaborarea și menținerea specificațiilor DATEX a beneficiat de diverse surse de finanțare (studiu, grant, proiecte în cadrul programelor TEN-T) cu o valoare totală estimată la 1,4 milioane EUR.

Pentru alte elemente de standardizare enumerate în Planul de acțiune privind standardizarea în domeniul TIC vor fi necesare resurse financiare suplimentare, care urmează să fie estimate.

---

44 Mai multe informații referitoare la costuri se găsesc în studiul privind acțiunea prioritară C – „Free Road Safety Traffic Information - Final Report” (Informații gratuite în materie de trafic legate de siguranța rutieră - Raport final), disponibil la: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

45 Mai multe informații referitoare la costuri se găsesc în studiul privind acțiunile prioritare E și F – „Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles - Final Report” (Servicii de informații și rezervări pentru locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule utilitare - Raport final), disponibil la: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

5. CONCLUZIE

Până în prezent, Directiva STI a constituit un instrument eficient pentru adoptarea rapidă de specificații comune privind primele trei acțiuni prioritare.

Lucrările referitoare la specificațiile pentru cele două acțiuni prioritare rămase (servicii la nivelul UE de informare în timp real cu privire la trafic și servicii la nivelul UE de informare cu privire la călătoriile multimodale) vor fi abordate înainte de sfârșitul programului de lucru în 2015. În ceea ce privește serviciile de rezervare pentru spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule utilitare, nu este necesară nicio acțiune suplimentară în viitorul apropiat.

Având în vedere apariția unor noi tendințe pe termen lung, menționate și în documentul de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI (de exemplu externalizarea spre public a datelor privind transportul, conducerea parțial automatizată, implementarea de sisteme cooperative) și posibila necesitate de a institui noi priorități în afară de cele șase acțiuni prioritare și cele patru domenii prioritare definite în prezent, în plus față de elementele importante enumerate în anexa I la Directiva STI, pare necesar, ca prim pas, să se acorde prioritate acțiunilor rămase a fi abordate în domeniul actual de aplicare a Directivei STI și a Planului de acțiune privind STI. Într-o a doua etapă, va fi necesar să se reflecteze cu privire la o posibilă revizuire a Directivei STI și a Planului de acțiune privind STI care o însoțește și să se inițieze pregătirea lucrărilor pentru aceasta, ținând cont de constanta evoluție tehnică a STI și, de asemenea, pe baza concluziilor documentului de lucru al serviciilor Comisiei referitor la raportul intermediar și la revizuirea Planului de acțiune privind STI.