EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.10.2014.
COM(2014) 642 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Provedba Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza

(Text with EEA relevance)

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

Sadržaj

1. Uvod ... 3
1.1. Direktiva 2010/40/EU ... 3
1.2. Prenošenje Direktive 2010/40/EU ... 5
2. Analiza provedbe Direktive 2010/40/EU ... 5
2.1. Radni program Komisije ... 5
2.2. Delegirani akti povezani sa specifikacijama ... 5
2.2.1. Metodologija ... 5
2.2.2. Prioritetne mjere ... 6
2.2.3. Ostale mjere u prioritetnim područjima i šire ... 8
2.3. Prijedlozi za uvođenje ... 8
2.3.1. Interoperabilne usluge eCall na području cijele Europske unije (prioritetna mjera d) 8
2.3.2. Druge prioritetne mjere (c i e) ... 9
2.4. Norme ... 9
2.5. Neobvezujuće mjere ... 10
2.5.1. Smjernice za izvješćivanje država članica ... 10
2.5.2. Smjernice za gradske ITS-ove ... 10
2.6. Pravila za zaštitu osobnih podataka ... 10
2.7. Odgovornost ... 10
2.8. Izvješćivanje država članica ... 11
2.8.1. Izvješće o nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima 11
2.8.2. Informacije o nacionalnim mjerama u vezi s ITS-om koje su predviđene za sljedeće petogodišnje razdoblje ... 11
2.9. Europska savjetodavna skupina za ITS ... 12
3. Učinkovitost i primjerenost Direktive 2010/40/EU i delegiranje ovlasti ... 12
3.1. Različite konfiguracije ... 12
3.2. Delegiranje ovlasti ... 13
3.3. Praćenje specifikacija ... 14
4. Upotrijebljena i potrebna financijska sredstva ... 15
5. Zaključak ... 16

1. UVOD

1.1. Direktiva 2010/40/EU

Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza[1] (dalje u tekstu „Direktiva o ITS-ovima" ili „Direktiva 2010/40/EU"). Ta je Direktiva stupila na snagu u kolovozu 2010., nakon brzog zakonodavnog postupka u okviru kojeg su suzakonodavaci pokazali spremnost da u tom novom političkom području žele postići brz napredak.

Cilj je Direktive o ITS-ovima ubrzati usklađeno uvođenje i korištenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu diljem Europe (i njihove povezanosti s drugim vrstama prometa). Direktivom je utvrđeno šest prioritetnih mjera:

a) pružanje usluga multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji;

b) pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu;

c) podaci i postupak za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti;

d) usklađeno osiguravanje interoperabilnog sustava eCall u cijeloj Europskoj uniji[2];

e) pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila i

f) pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila.

U Direktivi su također sadržana prioritetna područja u kojima se mora nastaviti s radom: optimalna uporaba cestovnih, prometnih i putnih podataka (prioritetno područje I.); kontinuitet upravljanja prometom i teretom u okviru usluga ITS-a (prioritetno područje II.), aplikacije ITS-a na području sigurnosti i zaštite cesta (prioritetno područje III.), povezivanje vozila s prometnom infrastrukturom (prioritetno područje IV.). Ta prioritetna područja odgovaraju prvim četirima prioritetnim područjima akcijskog plana ITS-a[3].

U skladu s člankom 6. Direktive o ITS-ovima, prvo se moraju donijeti specifikacije za šest prioritetnih mjera prije donošenja specifikacija za ostale mjere u prioritetnim područjima. S obzirom na to da je šest prioritetnih mjera dio prioritetnih područja I. i III., rad na specifikacijama usredotočen je prvenstveno na ta dva prioritetna područja.

Direktiva 2010/40/EU temelji se na pristupu u dva koraka:

- prvo je Komisija ovlaštena putem delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) donositi potrebne specifikacije, među ostalim funkcionalne, tehničke, organizacijske ili uslužne

[1] SL 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/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

odredbe, kako bi se osigurala kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet pri uvođenju i operativnoj uporabi ITS-a[4];

- u okviru drugog koraka, najkasnije 12 mjeseci nakon donošenja potrebnih specifikacija za određenu prioritetnu mjeru, Komisija, prema potrebi, u skladu s člankom 294. Ugovora o funkcioniranju Europske unije predstavlja Europskom parlamentu i Vijeću prijedlog o uvođenju te prioritetne mjere. Komisija bi za sve te prijedloge trebala provesti procjenu utjecaja koja uključuje analizu troškova i koristi[5].

U tu je svrhu Komisija donijela radni program[6] u kojem je navela radove koje je potrebno provesti u okviru Direktive o ITS-ovima i dodatno precizirala prioritete (vidjeti 2.1.).

Kako bi uključila javna tijela i privatne sudionike u provedbu Direktive 2010/40/EU, Komisiji pomaže Europski odbor za ITS u kojem su okupljeni predstavnici država članica i Europske savjetodavne skupine za ITS koja se sastoji od visokih predstavnika dionika ITS-a.

Zadaci Komisije također uključuju donošenje smjernica za izvješćivanje država članica[7] i redovito izvješćivanje o postignutom napretku.

Uz specifične obveze u vezi s privatnosti, sigurnosti i odgovornosti[8], države članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi se osiguralo da se donesene specifikacije pri uvođenju ITS aplikacija i usluga primjenjuju na njihovu državnom području. Države članice također moraju uložiti napor u suradnju oko prioritetnih područja, u slučaju da nisu donesene specifikacije. Obveze izvješćivanja za države članice proizlaze iz članka 17. Direktive 2010/40/EU. Njihova je svrha bolje upoznati različite aktivnosti i namjere država članica i poticati te aktivnosti boljim priznavanjem dodane vrijednosti ITS-a za prometne politike u nacionalnim razmjerima.

U skladu s člankom 17. stavkom 4. Direktive o ITS-ovima Komisija mora svake tri godine podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku provedbe te Direktive. Izvješću se prilaže i analiza funkcioniranja i provedbe članaka od 5. do 11. i članka 16., uključujući upotrijebljena i potrebna financijska sredstva. U okviru izvješća također se mora procijeniti postoji li potreba za izmjenom Direktive. Nadalje se člankom 12. stavkom 1. te Direktive od Komisije zahtijeva sastavljanje izvješća „o delegiranim ovlastima najkasnije šest mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja proteklog od 27. kolovoza 2010."

Ovim se izvješćem udovoljava prethodno navedenim obvezama. Njemu je priložen i Radni dokument službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plana ITS-a kao i Radni dokument službi Komisije o analizi izvješća država članica iz 2011. (o nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima) i 2012. (o nacionalnim mjerama u vezi s ITS-om koje su predviđene za sljedeće

[4] Članak 3. Direktive o ITS-ovima

[5] Članak 6. Direktive o ITS-ovima.

[6] Komisija je radni program za provedbu Direktive 2010/40/EU donijela 15. veljače 2011. (C(2011) 289 završna verzija) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

[7] Provedbena odluka Komisije od 13. srpnja 2011. o donošenju smjernica za izvješćivanje od strane država članica na temelju Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 193, 23.7.2011., str. 48.).

[8] Vidjeti članke 10. i 11. Direktive o ITS-ovima

petogodišnje razdoblje), a koja su podnesena u skladu s člankom 17. stavcima 1. i 2. Direktive o ITS-ovima.

1.2. Prenošenje Direktive 2010/40/EU

U skladu s člankom 18. Direktive, države članice morale su do 27. veljače 2012. donijeti zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s tom Direktivom i o njima obavijestiti Komisiju.

Do tog je datuma samo sedam država članica obavijestilo Komisiju o nacionalnim mjerama prenošenja. Nekoliko je država članica trebalo više od godinu dana nakon zadanog datuma da obavijesti Komisiju o mjerama prenošenja dok je posljednja članica to učinila tek 2. siječnja 2014. U okviru sastanaka Odbora za ITS nekoliko je država članica istaknulo da se time odražavaju poteškoće u vezi s prenošenjem Direktive jer je u njoj sadržano tek nekoliko konkretnih mjera koje treba provesti odmah te da sama Direktiva zapravo predstavlja okvir kojim se omogućuje donošenje naknadnih regulatornih mjera.

2. ANALIZA PROVEDBE DIREKTIVE 2010/40/EU

2.1. Radni program Komisije

Kako je predviđeno člankom 17. stavkom 5. Direktive o ITS-ovima i u skladu s rasporedom utvrđenim Direktivom, Komisija je nakon savjetovanja s Europskim odborom za ITS donijela radni program.

Radnim je programom obuhvaćeno razdoblje od 2011. do 2015., a njemu je sadržan opći godišnji pregled glavnih zadataka i aktivnosti koje obavlja Komisija tijekom tog razdoblja u pogledu provedbe Direktive o ITS-ovima. Usredotočen je na pripremu specifikacija koje se odnose na šest prioritetnih mjera i moguće datume za njihovo donošenje.

2.2. Delegirani akti povezani sa specifikacijama

2.2.1. Metodologija

Izrada specifikacija obavljena je u skladu s Okvirnim sporazumom o odnosima između Europskog parlamenta i Europske komisije[9] i Zajedničkog dogovora Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije o delegiranim aktima[10].

Mjerama i zadacima radi izrade specifikacija obuhvaćeno je sljedeće:

– prikupljanje postojećih doprinosa i rezultata u okviru europskih studija, istraživačkih projekata, nacionalnih provedbenih projekata, javnih savjetovanja, postojećih aktivnosti u udruženjima, doprinosa dionika itd;

– analiza troškova i koristi;

– analiza deficita i analiza zahtjeva i mogućih pristupa, posebno u obliku internetskog javnog savjetovanja koje je Komisija provela radi prikupljanja mišljenja i stajališta građana, dionika i država članica;

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

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

– savjetovanje sa stručnjacima iz država članica i Europskim nadzornikom za zaštitu podataka o nacrtu specifikacija. Europski parlament i Vijeće primili su sve odgovarajuće dokumente tijekom pripreme delegiranih akata dok su stručnjaci iz Parlamenta pozvani na sastanke stručnjaka;

– mišljenje Europske savjetodavne skupine za ITS o nacrtu specifikacija.

U okviru tog pripremnog rada uvelike su koristile i različite mjere, studije, radionice itd. koje se odnose na provedbu akcijskog plana ITS-a (vidjeti Radni dokument službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plana ITS-a).

2.2.2. Prioritetne mjere

Šest prioritetnih mjera za razvoj i uporabu specifikacija i normi utvrđeno je u članku 3. Direktive o ITS-ovima i njezinu Prilogu I.

U skladu s člankom 6. stavkom 2. Direktive o ITS-ovima Komisija je do 27. veljače 2013. morala donijeti specifikacije za jednu ili više prioritetnih mjera. Osim toga u radnom programu Komisije utvrđeni su sljedeći datumi za donošenje specifikacija za prvih šest prioritetnih mjera:

(a) pružanje usluga multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji: 4. tromjesečje 2014.;

(b) pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu: 4. tromjesečje 2013.;

(c) podaci i postupci za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti: 4. tromjesečje 2012.;

(d) usklađeno osiguravanje interoperabilnog sustava eCall u cijeloj Europskoj uniji: 4. tromjesečje 2012.;

(e) pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila: 4. tromjesečje 2012.;

(f) pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila: 4. tromjesečje 2013.

Donesene specifikacije

Uz pridržavanje roka od 27. veljače 2013. Komisija je 26. studenoga 2012. donijela prvi skup specifikacija za prioritetnu mjeru **(d)** u obliku Delegirane uredbe (EU) br. 305/2013 u vezi s usklađenom odredbom interoperabilne paneuropske usluge eCall[11]. Tom se Delegiranom uredbom utvrđuju specifikacije utemeljene na normama za nadogradnju infrastrukture pristupnih točaka javne sigurnosti (PSAP) potrebnu za ispravno primanje i postupanje s *eCall*-pozivima kako bi se osigurala kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet usklađene usluge eCall u cijelom EU-u.

U pogledu prioritetne mjere (c) Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 886/2013 s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s

[11] SL L 91, 3.4.2013., str. 1.

cestovnom sigurnosti[12]. Njome se utvrđuju specifikacije potrebne kako bi se osigurala kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet pri uvođenju i operativnoj uporabi relevantnih podataka i postupaka za određeni skup događaja s obzirom na cestovnu sigurnost. Delegirana uredba usmjerena je i na javne i privatne dionike i njome se predviđa razmjena podataka o sigurnosti bez dodatnog troška za krajnje korisnike preko nacionalne pristupne točke u obliku zajedničkog standardiziranog formata (DATEX[13]), čime se s obzirom na sve potencijalne korisnike tih podataka pridonosi interoperabilnosti i predvidljivosti. Međutim, u okviru zadanog roka za izradu tih specifikacija nije bilo moguće navesti detaljne zahtjeve u pogledu kvalitete. Stoga je osnovana radna skupina s javnim i privatnim dionicima, a u okviru koje se razmatralo o kriterijima kvalitete ali i o metodama praćenja odnosno procjene.

U pogledu prioritetne mjere (e) Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 885/2013 s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila[14]. Njome se utvrđuju specifikacije potrebne kako bi se osigurala kompatibilnost, interoperabilnost i kontinuitet pri uvođenju i operativnoj uporabi usluga informiranja. Delegirana uredba usmjerena je i na javne i privatne dionike i njome se utvrđuju elementi potrebni za pružanje usluga informiranja na usklađen način, uključujući neka napredna obilježja u pogledu dinamičnih informacija. Baš kao i za prioritetnu mjeru (c) zahtjevi su u pogledu kvalitete minimalni.

Ta tri skupa specifikacija izrađena su u tijesnoj suradnji s državama članicama u okviru sastanaka stručnjaka na zadanu temu[15] na koje su bili pozvani Europski parlament i Europski nadzornik za zaštitu podataka te nakon savjetovanja s dionicima, posebno u obliku internetskog javnog savjetovanje i radionica.

Tekući rad na preostalim prioritetnim mjerama

U okviru pripreme rada na specifikacijama u pogledu prioritetne mjere (a) o uslugama multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji pokrenuto je već nekoliko inicijativa (prvi natječaj *Smart Mobility Challenge*[16], studije, radionice i javna savjetovanja[17]). Cilj je donijeti te specifikacije u 2015. Paralelno s tim Komisija je pokrenula raspravu[18] o mogućoj inicijativi o pristupu multimodalnim podacima o prometu kako bi se riješilo na koji način podatke o prometu, za sve vrste prijevoza i usluge mobilnosti, učiniti dostupnima. Ta su razmišljanja u prvoj fazi u lipnju 2014. rezultirala Radnim dokumentom službi Komisije „Plan za pružanje usluga multimodalnih putnih informacija, planiranja i izdavanja karata u cijelom EU-u[19]". Ovisno o ishodu procjene utjecaja koja treba biti završena do kraja 2014. to će

12 SL L 247, 18.9.2013., str. 6.
13 DATEX: Europska tehnička specifikacija za modeliranje i razmjenu ITS informacija
14 SL L 247, 18.9.2013., str. 1.
15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941
16 Prvi natječaj *Smart Mobility Challenge*: 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 završna verzija

vjerojatno dovesti do zakonodavnog prijedloga o pristupu multimodalnim putnim i prometnim podacima.

U pogledu prioritetne mjere (b) o uslugama prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu, Komisija je već organizirala nekoliko radionica i sastanaka stručnjaka kako bi se pripremila izrada specifikacija. Cilj je donijeti te specifikacije do kraja 2014. To kašnjenje u odnosu na prvotno procijenjeni raspored djelomično se može objasniti vrlo širokim područjem primjene tih specifikacija, kako je određeno u Prilogu I. Direktive o ITS-ovima, i potrebom za stvaranjem zajedničkog razumijevanja s državama članicama o području primjene specifikacija. U njihovu su središtu preduvjeti za usluge prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu zbog čega su znatno više povezani s njima svojstvenim procesima nego sa samim uslugama.

U pogledu specifikacija za prioritetnu mjeru (f) o pružanju usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila, Komisija je organizirala nekoliko savjetovanja sa stručnjacima iz država članica i glavnim dionicima. U okviru rasprava istaknuto je da postoji mali broj parkirališta koja bi mogla usluge rezervacija ponuditi u 2014. (samo 2 % parkirališnih mjesta), te stoga trenutačno nema potrebe za specifikacijama i normama za rezervaciju parkirališta. Međutim, daljnji razvoj pratit će se i, ako je potrebno, to će se pitanje ponovno razmotriti u kasnijoj fazi. Ispostavi li se potreba za normizacijom, to bi se moglo razmatrati u širem kontekstu predstojeće inicijative za e-teret.

2.2.3. Ostale mjere u prioritetnim područjima i šire

Nakon što se donesu potrebne specifikacije za prioritetne mjere, u skladu s člankom 6. Direktive o ITS-ovima Komisija mora donijeti specifikacije za ostale mjere u prioritetnim područjima navedenima u Prilogu I. Direktive o ITS-ovima. Kako je objašnjeno u Radnom dokumentu službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plana ITS-a započeli su radovi na *kooperativnim sustavima* utemeljenima na istraživačkim projektima i brojnim savjetovanjima s dionicima, među ostalim i s Europskim odborom za ITS i Europskom savjetodavnom skupinom za ITS. Cilj je procijeniti poteškoće i preduvjete te riješiti pitanje kako Komisija može poticati uvođenje tih sustava u Uniji. Nadalje, provedene su pripremne studije radi promicanja otvorenog pristupa uslugama ITS-a (*otvorena platforma u vozilu*). Osim toga postoje naznake da bi se nova moguća područja za specifikacije (npr. *crowd-sourcing* za podatke o prometu, automatizirana vožnja) mogla dodatno istraživati radi daljnjeg poboljšanja praktične uporabe inteligentnih prometnih sustava.

2.3. Prijedlozi za uvođenje

2.3.1. Interoperabilne usluge eCall na području cijele Europske unije (prioritetna mjera d)

Osim što je državama članicama uputila preporuku da operateri mobilnih mreža podrže prijenos e-poziva[20] i specifikacije[21] sa zahtjevima za nadogradnju infrastrukture pristupnih točaka javne sigurnosti, Komisija je 13. svibnja 2013. prihvatila dva zakonodavna prijedloga: prvi je Prijedlog Odluke Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju interoperabilnog sustava ePoziv (eCall) u cijeloj

[20] C(2011) 6269 završna verzija

[21] Delegirana Uredba Komisije (EU) br. 305/2013

Europskoj uniji[22]; a drugi Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall u vozila[23].

Suzakonodavci su Prijedlog Odluke donijeli 25. svibnja 2014. koja je potom objavljena u Službenom listu[24]. U skladu s njezinim odredbama pristupne točke javne sigurnosti moraju postati operativne diljem Unije najkasnije 6 mjeseci prije datuma primjene zahtjeva za homologaciju sustava eCall u vozilu i u svakom slučaju najkasnije do 1. listopada 2017. Na temelju te Odluke sve države članice imaju izričito pravo da svoje hitne službe organiziraju na najisplativiji način i u skladu s potrebama same države članice.

Zakonodavni postupak u odnosu na prijedlog o homologaciji sustava eCall u vozilima još je u tijeku.

2.3.2. Druge prioritetne mjere (c i e)

U posljednje su vrijeme neke države članice vrlo aktivne u području uvođenja usluga povezanih s prioritetnim mjerama (c) o prometnim informacijama u vezi sa sigurnosti i (e) o uslugama informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione. Međutim u doba ograničenih financijskih sredstava prije nametanja opće obveze uvođenja čini se razumnijim da se prvo podrže djelovanja koja su proizišla donošenjem specifikacija, među ostalim, praćenjem i razmjenom najbolje prakse među državama članicama, kao i u obliku najnovijeg poziva na podnošenje prijedloga za transeuropske prometne mreže (TEN-T) ali i u obliku predstojećih poziva u pogledu Instrumenta za povezivanje Europe. Stečenim iskustvom i na temelju primjera najbolje prakse, potreba za prijedlozima zakonodavnih akata radi nametanja obveze uvođenja procijenit će se u kasnijoj fazi.

2.4. Norme

Nakon donošenja Direktive o ITS-ovima provodi se nekoliko aktivnosti normizacije u vezi s prioritetnim područjima, a neke od njih već su i završene.

Donesene su norme za eCall iz Delegirane uredbe (EU) br. 305/2013. Pod nadležnošću Europskog odbora za normizaciju očekuje se da će CEN/TS 16454 u okviru ispitivanja suglasnosti svih stavki sustava eCall postati potpuna CEN norma prije kraja 2014. Kako bi se uzeli u obzir rezultati pilot-projekata HeERO[25] manje revizije tih normi također će biti dovršene najvjerojatnije prije kraja 2014.

Provedba normizacijskog mandata M/453 o kooperativnim sustavima dobro napreduje. I CEN (TC 278 WG16) i Europski institut za telekomunikacijske norme ETSI (TC ITS) ali i druge organizacije za normizaciju, izradili su norme relevantne za kooperativne ITS sustave obuhvaćene normizacijskim mandatom M/453. Ocjenjivanje primjene postojećih normi dio je tekućih aktivnosti u postupku normizacije u odgovarajućim tehničkim odborima i radnim skupinama CEN, ISO, SAE, IEEE i ETSI[26]. Aktivnostima normizacije za ITS koristi i međunarodna

22 COM(2013) 315 završna verzija
23 COM(2013) 316 završna verzija
24 SL L 164, 3.6.2014., str. 6.
25 Više informacija o projektima HeERO na www.heero-pilot.eu
26 CEN: Europski odbor za normizaciju; ISO: Međunarodna organizacija za normizaciju; SAE: Udruženje inženjera automobilske industrije; IEEE: Institut inženjera elektrotehnike i elektronike; ETSI: Europski institut za telekomunikacijske norme

suradnja Europske unije sa Sjedinjenim Američkim Državama i drugim partnerima koji rade na globalnom usklađivanju normi za ITS. Tom suradnjom ubrzava se definicija normi i uvođenje ITS-a.

Područjem primjene Direktive o ITS-ovima utvrđena je dodatna potreba za normizacijom: uvođenje sustava eCall u vozila drugih kategorija osim M1 i N1; smjernice za certificiranje (naknadno ugrađenih) sustava eCall; okončanje normizacijskog mandata M/453; ustroj otvorene platforme u vozilu; uključivanje točnih (javnih) cestovnih podataka u digitalne karte; sigurna integracija i funkcioniranje prijenosnih uređaja i gradskog ITS-a. S obzirom na moguće normizacijske mandate sve su te točke uvrštene u Kontinuirani plan Komisije za normizaciju ICT-a 2013.[27].

2.5. Neobvezujuće mjere

2.5.1. Smjernice za izvješćivanje država članica

U skladu s člankom 17. Direktive o ITS-ovima, Komisija je 13. srpnja 2011. donijela smjernice za izvješćivanje od strane država članica na temelju Direktive 2010/40/EU[28].

2.5.2. Smjernice za gradske ITS-ove

Te su smjernice izrađene u okviru akcijskog plana ITS-a (vidjeti Radni dokument službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plana ITS-a). Njima se podigla svijest o obilježjima gradskih ITS-ova, pri čemu su te smjernice uzete u obzir za Radni dokument službi Komisije o pripremanju inteligentnih prometnih sustava za gradove EU-a[29]. Taj je dokument bio sastavni dio paketa o gradskoj mobilnosti, a koji je donesen 17. prosinca 2013.[30]

2.6. Pravila za zaštitu osobnih podataka

U sve su donesene specifikacije uključene relevantne odredbe koje se odnose na zaštitu osobnih podataka kao i pravila za sigurnost i ponovnu uporabu informacija. Temelje se na pripremnoj studiji[31] koja je naručena u okviru akcijskog plana ITS-a[32] i u skladu su s člankom 10. Direktive o ITS-ovima. Europski nadzornik za zaštitu podataka sustavno je pozivan na sastanke stručnjaka iz država članica radi pripreme specifikacija i njegova su mišljenja o završnim nacrtima specifikacija primjereno uvažena. To će također biti slučaj za sve buduće specifikacije i prijedloge.

2.7. Odgovornost

U sve su donesene specifikacije uključene relevantne odredbe koje se odnose na pravila o odgovornosti. Temelje se na pripremnoj studiji[33] koja je provedena u okviru akcijskog plana ITS-a i u skladu su s člankom 11. Direktive o ITS-ovima. To će također biti slučaj za sve buduće specifikacije i prijedloge.

---

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

28 SL 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/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

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

2.8. Izvješćivanje država članica

2.8.1. Izvješće o nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima

U skladu s člankom 17. stavkom 1. Direktive o ITS-ovima od država se članica zahtijevalo da do 27. kolovoza 2011. Komisiji podnesu izvješće o svojim nacionalnim aktivnostima i projektima u vezi s prioritetnim područjima navedenima u članku 2. te Direktive.

U tim je izvješćima za četiri prioritetna područja Direktive o ITS-ovima dan kratki pregled o stanju uvođenja ITS-a u cijeloj Uniji.

Ta su izvješća iz 2011. analizirana u Radnom dokumentu službi Komisije „Analiza izvješća država članica" koji je priložen ovom izvješću.

U skladu s člankom 17. stavkom 3. Direktive o ITS-ovima države članice morale su do 27. kolovoza 2014. podnijeti izvješće o napretku ostvarenom od izvješća iz 2011.

2.8.2. Informacije o nacionalnim mjerama u vezi s ITS-om koje su predviđene za sljedeće petogodišnje razdoblje

U skladu s člankom 17. stavkom 2. Direktive o ITS-ovima od država se članica zahtijevalo da do 27. kolovoza 2012. Komisiji dostave informacije o nacionalnim mjerama u vezi s ITS-om koje su predviđene za sljedeće petogodišnje razdoblje.

Ta su izvješća iz 2012. analizirana u Radnom dokumentu službi Komisije „Analiza izvješća država članica" koji je priložen ovom izvješću.

Prvi put od donošenja Direktive 2010/40/EU u tim su izvješćima opisane namjere država članice s obzirom na uvođenje ITS-a na njihovu državnom području u sljedećih pet godina. Izvješćima se pokazuje snažan interes i spremnost država članica da potiču uvođenje ITS-a širom Europe i podupiru kontinuitet usluge i pametniju mobilnost, a posebno jasan trend prema daljnjoj izgradnji informacijskih usluga.

Kao i na temelju nacionalnih izvješća iz 2011. države članice potvrdile su da će nastaviti ulagati u prioritetno područje I. „optimalna uporaba cestovnih, prometnih i putnih podataka" i prioritetno područje II. „kontinuitet upravljanja prometom i teretom u okviru usluga ITS-a" (dodatne informacije u Radnom dokumentu službi Komisije „Analiza izvješća država članica")[34]. Stoga, specifikacijama u tim područjima pomaže se kako bi se osigurala interoperabilnost i kontinuitet već uvedenih i budućih usluga, a posebnu pozornost treba posvetiti kompatibilnosti s postojećim aplikacijama.

Što se tiče aktivnosti povezanih s prioritetnim područjem III. „aplikacije ITS-a na području sigurnosti i zaštite cesta" čini se kako tek mali dio aktivnosti ima koristi od donesenih specifikacija (npr. eCall, usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkiralištima za kamione).

Premda se potencijal prioritetnog područja IV. „povezivanje vozila s prometnom infrastrukturom" radi poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa i smanjenja prometnih gužvi priznaje među državama članicama, te su aktivnosti još uvijek u fazi istraživanja / testiranja ili se nalaze u pilot-fazi. Neke države članice imaju posebne

[34] SWD(2014) 319

planove za pilot-projekte, ali čini se kako su mnogi dionici još uvijek u fazi čekanja, jer i dalje nedostaju jasni poslovni modeli za sveobuhvatno uvođenje kooperativnih ITS usluga, a i broj potrebnih vozila ili infrastruktura ne odgovara potrebnoj minimalnoj stopi. Koordinacija svih uključenih dionika koja ne uključuje samo donošenje specifikacija ili financijsku potporu pilot-projektima, čini se potrebnim kako bi se prevladala ta situacija.

2.9. Europska savjetodavna skupina za ITS

Na temelju članka 16. Direktive Komisija je morala uspostaviti Europsku savjetodavnu skupinu za ITS čiji je zadatak savjetovati Komisiju o poslovnim i tehničkim vidovima uvođenja i uporabe ITS-a u Uniji. Skupina se treba sastojati od visokih predstavnika relevantnih pružatelja usluga ITS-a, udruženja korisnika, prijevoznika i upravitelja objekata, proizvodne industrije, socijalnih partnera, strukovnih udruženja, lokalnih vlasti i drugih relevantnih foruma.

Europska savjetodavna skupina za ITS osnovana je Odlukom Komisije od 4. svibnja 2011.[35], a nakon otvorenog poziva za podnošenje prijava 27. siječnja 2012. uslijedilo je imenovanje članova te skupine[36].

Prvi je sastanak održan 23. ožujka 2012., a drugi 26. veljače 2013. Ti su sastanci poslužili kao platforma za raspravu s dionicima o aktualnim pitanjima koja se odnose na ITS, posebice o strategijama radi stvaranja preduvjeta za usluge prometnih informacija u realnom vremenu, pristupu podacima o prometu i uvođenju kooperativnih sustava. Njima se pridonijelo da se s dionicima podijeli zajednička vizija u vezi s uvođenjem kooperativnih sustava, a tome je osobito pomogla predložena platforma radi uključivanja svih dionika i ujedinjenja svih inicijativa kako bi se izbjeglo rascjepkavanje i osigurala interoperabilnost usluga, sustava i tehnologija.

Komisija je sustavno tražila od članova Europske savjetodavne skupine za ITS da dostave pisana mišljenja o poslovnim i tehničkim vidovima nacrta specifikacija, na temelju kojih su proizišle vrijedne napomene za njihovu izradu.

Glavni rezultat tih sastanaka stavljen je na raspolaganje Europskom odboru za ITS kako se to zahtijeva Direktivom o ITS-ovima.

3. UČINKOVITOST I PRIMJERENOST DIREKTIVE 2010/40/EU I DELEGIRANJE OVLASTI

3.1. Različite konfiguracije

Direktivom o ITS-ovima pruža se okvir za brzo donošenje specifikacija putem delegiranih akata koje donosi Komisija. U okviru tog pristupa bilo je moguće prilično neometano donijeti specifikacije za prve tri prioritetne mjere o uslugama prometnih informacija u vezi sa sigurnosti (c), o sustavu eCall (d) i o uslugama informiranja o parkirališnim mjestima za kamione (e).

Međutim, ovisno o mjeri postojale su ogromne razlike u odnosu na kontekst u kojem su te specifikacije donesene, što je ovisilo ponajprije o ostvarenom postignuću mjera

[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
Popis članova i sažeci zapisnika sa sastanaka nalaze se u registru stručnih skupina Komisije.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

na razini EU-a i država članica, ali o javnim i privatnim inicijativama u tim područjima.

Za eCall načela su inicijative već definirana u Komunikaciji Komisije „eCall: vrijeme za uvođenje”[37], a državama članica izdana je i Preporuka[38] usmjerena na operatere mobilnih mreža. Osim toga norme su već postojale u trenutku kada je prvi nacrt specifikacija predložen radi rasprave sa stručnjacima iz država članica. A i prije samog uvođenja pokrenuti su pilot-projekti utemeljeni na tim normama. Stoga je Direktiva o ITS-ovima poslužila kao dopuna pristupu i postojećim inicijativama, a njome se popunila i praznina što se tiče pozivnih centara za hitne slučajeve (pristupne točke javne sigurnosti).

Situacija je znatno drukčija bila za osnovne prometne informacije u vezi s cestovnom sigurnosti i usluge informiranja o parkirališnim mjestima za kamione. Premda su DATEX II, TPEG i RDS TMC[39] poslužili kao referenca za određene aspekte, posebne norme na kojima se temelje specifikacije nisu postojale. Štoviše, razne su usluge već bile operativne u državama članicama. Iz tog općeg stanja rezultirala su dodatna pitanja koja se odnose na uvjete primjene budućih specifikacija na postojeće usluge. S obzirom na relativno usko područje primjene tih dviju mjera, ipak je bilo moguće donijeti specifikacije u relativno kratkom vremenu i provesti potrebno ciljano savjetovanje s dionicima.

Što se tiče dviju preostalih prioritetnih mjera, stanje je složenije: pružanje usluga multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji (a) i pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (b), ponajprije zbog šireg područja primjene i većeg broja uključenih dionika. Isto vrijedi i za ostale mjere kojima se eventualno zahtijeva sveobuhvatniji pristup koji uključuje više od samog donošenja specifikacija.

3.2. Delegiranje ovlasti

Politička potpora država članica

Na temelju primjera eCalla moguće je izvući neke pouke u pogledu nijansi koje mogu postojati između rada na specifikacijama s nacionalnim stručnjacima s jedne strane i političkog nadzora Vijeća s druge, nakon što Komisija donese specifikacije. Unatoč gotovo jednoglasnoj potpori za sadržaj specifikacija za eCall na stručnoj razini, u Vijeću je sedam država članica glasalo protiv; ipak, zbog nedostatka kvalificirane većine, Vijeće nije uložilo prigovor. Razlozi koje su iznijele neke od tih sedam država članica nisu se nužno odnosili sa specifikacije u najužem smislu, nego na inicijativu eCall u cjelini, posebno na financiranje obveznog uvođenja usluge u budućnosti ili pitanja povezana s aspektima unutar vozila inicijative eCall.

Upitnost područja primjene delegiranja ovlasti

---

37 COM(2009) 434 završna verzija.

38 Preporuka Komisije 2011/750/EU od 8. rujna 2011. o podršci usluge eCall na razini Unije u elektroničkim komunikacijskim mrežama za prijenos automobilskih poziva u nuždi preko broja 112 („eCalls”) (SL L 303, 22.11.2011., str. 46.).

39 TPEG: specifikacije stručne skupine za prometni protokol s metodom za prijenos multimodalnih prometnih i putnih informacija; RDS: radijski podatkovni sustav; TMC: radijska postaja za prometna izvješća

U skladu s člankom 290. UFEU-a Direktivom o ITS-ovima dopušta se Komisiji delegiranje ovlasti za donošenje nezakonodavnih akata opće primjene radi dopune ili izmjene određenih elemenata zakonodavnog akta koji nisu ključni.

Dvije države članice dovele su u pisanom obliku u pitanje valjanost delegiranja ovlasti kojom se države članice obvezuju na nadogradnju postojećih usluga kako bi se udovoljilo zahtjevima specifikacija donesenih u okviru Direktive o ITS-ovima. Prema njihovu mišljenju ta je obveza proturječna pravu svake države članice da sama odluči o uvođenju kako je navedeno u članku 5. stavka 1. Direktive o ITS-ovima. Dana 18. prosinca 2013. jedna država članica podnijela je Općem sudu Europske unije tužbu protiv dvije Delegirane uredbe (EU) br. 885/2013 (usluge informiranja o parkirališnim mjestima za kamione) i (EU) br. 886/2013 (osnovne opće prometne informacije u vezi s cestovnom sigurnosti). S obrazloženjem da se prelaze granice delegiranja ovlasti u skladu s Direktivom 2010/40/EU i time navodno krši članak 290. UFEU-a, ta država članica zatražila je poništenje tih dviju Delegiranih uredbi.

Nedostatnost vertikalnog pristupa

Direktivom o ITS-ovima utvrđeno je šest prioritetnih mjera za koje se specifikacije moraju donijeti. Dok se prve tri donesene specifikacije odnose na relativno različita i distinktivna područja, kod preostalih prioritetnih mjera riječ je o općim pitanjima, npr. zajedničkim vrstama podataka, općim pitanjima u vezi s pristupom podacima i dostupnosti podataka te zaštiti podataka i odgovornosti. Vertikalni pristup iz Direktive o ITS-ovima može se nadopuniti više horizontalnim pristupima za neka od tih međusektorskih pitanja, na primjer u pogledu usluga multimodalnih putnih i prometnih informacija u realnom vremenu ili u pogledu horizontalnih mjera radi zaštite podataka i privatnosti.

Kao što je već navedeno, za neke druge mjere (npr. kooperativni sustavi) može biti potreban sveobuhvatniji pristup kako bi se riješila razna pitanja koja nadilaze područje primjene mogućih specifikacija (financiranje, normizacija, veća koordinacija dionika, upravljanje uvođenjem itd.).

Prestanak delegiranja ovlasti

Komisiji je ovlast za donošenje delegiranih akata dana do 27. kolovoza 2017. Iako je delegiranje ovlasti još uvijek učinkovit i fleksibilan instrument za dovršetak donošenja specifikacija za svih šest prioritetnih mjera, zbog potrebe za donošenjem specifikacija za druge mjere navedene u Prilogu I. Direktive o ITS-ovima produljenje tog roka bilo bi potrebno.

3.3. Praćenje specifikacija

S obzirom na eCall, pilot-projekti HeERO[40] i Europska platforma za provedbu usluge eCall[41] nude okvir radi razmjene iskustava o provedbi Delegirane Uredbe za eCall. Što se tiče ostalih donesenih specifikacija potrebno je bolje strukturirati popratne mjere u državama članicama radi primjene specifikacija za prometne informacije u vezi sa sigurnosti (c) i usluge informiranja o parkirališnim mjestima za kamione (e).

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

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

Stoga je Komisija u listopadu 2013. i siječnju 2014. sazvala sastanke sa stručnjacima iz država članica. Namjerava nastaviti i izgraditi taj dijalog, posebno s pomoću posebne zajedničke platforme (wik-ITS) radi podupiranja ujednačenog tumačenja specifikacija i razmjene najbolje prakse te odgovora na najčešća pitanja.

Pomoć prilikom primjene specifikacija bit će također osigurana financijskim sredstvima u okviru Instrumenta za povezivanje Europe i programa Obzor 2020. i tekućim inicijativama/platformama dionika kao što je Europska platforma za provedbu usluge eCall, Radna skupina SafeApps foruma iMobility, TISA-ine smjernice za raspoređivanje sigurnosno relevantnih događaja u DATEX/TPEG/RDS norme, Europska ITS platforma (projekt financiran u okviru TEN-T poziva iz 2012.) preko DATEX čvora / nacionalne pristupne točke i kvalitete osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti (SRTI) itd[42].

Tim će se popratnim mjerama također pridonijeti da se procijeni potreba za mogućim prijedlozima radi uvođenja u bliskoj budućnosti.

4. UPOTRIJEBLJENA I POTREBNA FINANCIJSKA SREDSTVA

Donesene su specifikacije još uvijek prilično nove, stoga se upotrijebljena i potrebna financijska sredstva temelje na procjeni potrebne nadogradnje postojećih usluga i njihovu mogućem uvođenju u državama članicama.

U pilot-projekte HeERO I i II koji su provedeni prije samog uvođenja sustava eCall uložen je iznos od 9,4 milijuna EUR odnosno 4,3 milijuna EUR (od čega na financijska sredstva iz EU-a otpada 4,7 milijuna EUR odnosno 2,1 milijuna EUR) u okviru Programa za konkurentnost i inovacije (CIP), čije je područje primjene šire od isključive primjene specifikacija. Dodatna sredstva bit će potrebna radi nadogradnje infrastrukture pristupnih točaka javne sigurnosti u svim državama članicama, kako je procijenjeno u Prilogu XIV. procjene utjecaja za eCall[43].

U pogledu prioritetne mjere (c) prikupljanje dodatnih podataka potrebnih za pružanje usluga prometnih informacija povezanih s cestovnom sigurnosti potrebna su početna ulaganja (npr. senzori, CCTV, meteorološke postaje, pozivi na broj 112 ili pozivi korisnika, privatni pružatelji / promjenljivi podaci o automobilu), a to će dovesti i do naknadnih troškova održavanja, rada i zamjene. Ovisno o različitim parametrima (npr. duljina opremljene mreže, gustoća i vrsta opreme, metoda i tehnika prikupljanja podataka, postojeća oprema i podaci), troškovi dodatnog prikupljanja podataka mogu se uvelike razlikovati od jedne države članice do druge, tj. faktor razlike između najnižih i najviših procjena može biti i 10. Procjenjuje se da će trošak za rad usluga informiranja prosječno iznositi 1,4 milijuna EUR godišnje za državu članicu koja trenutačno ni nema tu uslugu.[44]

U pogledu prioritetne mjere (e) procjenjuje se da troškovi u cijelom EU-u koji su nametnuti operaterima parkirališnih mjesta za kamione i javnim tijelima iznose 4

---

42 TISA: Udruženje pružatelja usluga informiranja putnicima; SRTI: osnovne opće prometne informacije u vezi s cestovnom sigurnosti.

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

44 Više informacija o troškovima sadržano je u studiji o prioritetnoj mjeri C: *Besplatne, za cestovnu sigurnost relevantne prometne informacije – završno izvješće* na http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

milijuna EUR godišnje, a koji su rezultat primjene zajedničkih specifikacija u cijelom EU-u (pružanje statičnih podataka, primjena, upravljanje statičnom bazom podataka i troškovi za prijevoznike). Dinamične informacije bit će najvjerojatnije uvedene u ograničenom broju prioritetnih područja (s prosječno 10 parkirališta po zoni), dok se troškovi po prioritetnoj zoni procjenjuju na približno 2 milijuna EUR za početno ulaganje i 0,2 milijuna EUR godišnje za rad, održavanja i troškove amortizacije[45].

Zadnjim se pozivom za podnošenje prijedloga za TEN-T objavljenim 2013. otvorila mogućnost za potporu projektima koji spadaju u područje primjene Direktive o ITS-ovima. Od posebnog su interesa projekti povezani s uvođenjem osnovnih usluga ITS-a duž europskih koridora te studije uključujući ispitivanja u stvarnim uvjetima i pripreme prije uvođenja, npr. za kooperativne sustave i nadogradnje pristupnih točaka javne sigurnost eCall. Ista mogućnost ukazat će se zbog predstojećih poziva za Instrument za povezivanje Europe s kojima će se započeti 2014.

Iz proračuna EU-a dosad je na aktivnosti normizacije potrošeno 165 000 EUR za eCall i 1,338 milijuna EUR za kooperativne sustave u okviru normizacijskog mandata M/453. Izrada i održavanje specifikacija DATEX financirani su iz raznih izvora u ukupnom iznosu od 1,4 milijuna EUR (studije, bespovratna sredstva, projekti u okviru programa TEN-T).

Za ostale normizacijske stavke navedene u kontinuiranom planu za normizaciju ICT-a potrebna su dodatna financijska sredstva, pri čemu njihova procjena tek predstoji.

5. ZAKLJUČAK

Direktiva o ITS-ovima dosad se pokazala učinkovitim alatom za brzo donošenje zajedničkih specifikacija u pogledu prve tri prioritetne mjere.

Radovi na specifikacijama u pogledu preostale dvije prioritetne mjere (usluge prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu i usluge multimodalnih putnih informacija u cijeloj Europskoj uniji) bit će završeni do kraja radnog programa u 2015. U pogledu usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila, daljnje mjere u skoroj budućnosti nisu potrebne.

Uzimajući u obzir pojavu novih dugoročnih trendova također navedenih u Radnom dokumentu službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plan ITS-a (npr. *crowd-sourcing* za podatke o prometu, djelomično automatizirana vožnja, uvođenje kooperativnih sustava) i moguću potrebu da se osim šest trenutačno definiranih prioritetnih mjera i četiri prioritetna područja utvrde novi prioriteti koji nadilaze važne elemente navedene u Prilogu I. Direktive o ITS-ovima, čini se potrebnim u prvom koraku dati prioritet mjerama koje su još uvijek uključene u područje primjene Direktive o ITS-ovima i akcijski plan ITS-a. U okviru drugog koraka bit će potrebno razmisliti o mogućoj reviziji Direktive o ITS-ovima i sastavnog akcijskog plana ITS-a i započeti s pripremom odgovarajućih radova.

[45] Više informacija o troškovima sadržano je u studiji o prioritetnim mjerama E i F: *Usluge informiranja i rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila – završno izvješće* na http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Pritom treba uzeti u obzir stalni tehnički razvoj ITS-a i zaključke Radnog dokumenta službi Komisije u vezi s izvješćem o napretku i pregled akcijskog plana ITS-a.