

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) n° 11/2010 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

Adoptado por el Consejo el 10 de mayo de 2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/C 203 E/01)

- EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,
- Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,
- Vista la propuesta de la Comisión Europea,
- Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,
- Previa consulta al Comité de las Regiones,
- De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,
- Considerando lo siguiente:
- (1) El incremento del volumen de transporte por carretera en la Unión, unido al crecimiento de la economía europea y a las necesidades de los ciudadanos en el ámbito de la movilidad, es la causa principal de la creciente congestión de las infraestructuras viarias y del aumento del consumo de energía, así como una fuente de problemas medioambientales y sociales.
- (2) La respuesta a estos importantes retos no puede limitarse a medidas tradicionales, entre ellas la ampliación de las actuales infraestructuras del transporte por carretera. La innovación ha de desempeñar una función importante a la hora de diseñar soluciones adecuadas para la Unión.
- (3) Los sistemas de transporte inteligentes (STI) son aplicaciones avanzadas que, sin incluir la inteligencia como tal, proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico y permiten a los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y «más inteligente» de las redes de transporte.
- (4) Los STI integran las telecomunicaciones, la electrónica y las tecnologías de la información con la ingeniería de transporte con vistas a planear, diseñar, manejar, mantener y gestionar los sistemas de transporte. La aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones al sector del transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte contribuirá de forma decisiva a mejorar el impacto ambiental, la eficiencia, en particular la eficiencia energética, la seguridad y la protección del transporte por carretera, incluido el transporte de mercancías peligrosas, la seguridad pública y la movilidad de viajeros y mercancías, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento del mercado interior y unos niveles más altos de competitividad y empleo. Sin embargo, las aplicaciones de STI deben entenderse sin perjuicio de materias relativas a la seguridad nacional o necesarias para la defensa.
- (5) Los avances en el ámbito de la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones a otros modos de transporte deben plasmarse ahora en el sector del transporte por carretera, en especial con miras a lograr niveles más elevados de integración entre el transporte por carretera y los demás modos de transporte.

⁽¹⁾ DO C 277 de 17.11.2009, p. 85.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 23 de abril de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial), Posición del Consejo de 10 de mayo de 2010, Posición del Parlamento Europeo (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ...

- (6) En algunos Estados miembros ya se están implantando aplicaciones nacionales de estas tecnologías en el sector del transporte por carretera. Sin embargo, dicha implantación se efectúa de forma fragmentaria y poco coordinada, por lo que no puede garantizar la continuidad geográfica de los servicios de STI en el conjunto de la Unión y en sus fronteras exteriores.
- (7) Para asegurar una implantación coordinada y eficaz de los STI en la Unión en su conjunto, conviene establecer especificaciones, incluidas, si procede, normas, que definan en mayor medida disposiciones y procedimientos detallados. Antes de adoptar especificaciones, la Comisión debe comprobar que cumplen determinados principios definidos que se recogen en el anexo II. Debe concederse prioridad en primer lugar a los cuatro principales ámbitos de desarrollo e implantación de STI. En estos cuatro ámbitos deben establecerse acciones prioritarias para el desarrollo y uso de especificaciones y normas. Durante la ulterior ejecución de STI, debe tenerse en cuenta, en términos de progreso tecnológico y esfuerzos financieros realizados, la infraestructura existente de STI que haya establecido cada Estado miembro.
- (8) Cuando se adopte un acto legislativo contemplado en el artículo 6, apartado 2, párrafo segundo, de la presente Directiva, debe modificarse en consecuencia el artículo 5, apartado 1, segunda frase.
- (9) Las especificaciones deben tener en cuenta y basarse, entre otras cosas, en la experiencia y los resultados ya obtenidos en el ámbito de los STI, en particular en el contexto de la iniciativa *eSafety* lanzada por la Comisión en abril de 2002. Dentro de esa iniciativa, la Comisión creó el Foro *eSafety* para promover y llevar a la práctica recomendaciones en favor del desarrollo, la implantación y el uso de sistemas *eSafety*.
- (10) Los vehículos utilizados principalmente por su interés histórico que fueron matriculados u homologados o puestos en circulación antes de la entrada en vigor de la presente Directiva y de sus medidas de aplicación, no deben verse afectados por las normas y procedimientos establecidos en ella.
- (11) Los STI han de fundarse en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.
- (12) La implantación y el uso de aplicaciones y servicios de STI conllevará el tratamiento de datos de carácter personal. Este tratamiento debe llevarse a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión, tal y como se establece, en particular, en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽¹⁾, y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas ⁽²⁾. Los principios de limitación de la finalidad y de reducción al máximo de los datos, entre otros, deben aplicarse a las aplicaciones de STI.
- (13) Debe fomentarse el anonimato como uno de los principios de mejorar la privacidad de las personas. Por lo que se refiere a cuestiones relacionadas con la protección de datos y la privacidad en el ámbito de las aplicaciones y los servicios de STI, la Comisión, si procede, debe consultar en mayor medida al Supervisor Europeo de Protección de Datos y solicitar el dictamen del Grupo de trabajo sobre protección de las personas en lo que respecta al tratamiento de datos personales, creado en virtud del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE.
- (14) La implantación y el uso de aplicaciones y servicios de STI, y especialmente los servicios de información sobre tráfico y desplazamientos, conllevará el tratamiento y uso de datos sobre la red viaria, tráfico y desplazamientos que forman parte de documentos en poder de organismos del sector público de los Estados miembros. Este tratamiento y uso debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la reutilización de la información del sector público ⁽³⁾.
- (15) Cuando proceda, las especificaciones deben incluir disposiciones detalladas que establezcan el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes. Dichas disposiciones deben basarse en la Decisión 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos ⁽⁴⁾, especialmente en lo que se refiere a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad. La Directiva 2007/46/CE ⁽⁵⁾ ya crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y equipos o piezas conexos, y la Directiva 2002/24/CE ⁽⁶⁾ y la Directiva 2003/37/CE ⁽⁷⁾ establecen normas en materia de homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y de los tractores agrícolas o forestales y sus equipos o piezas conexos. Sería, por lo tanto, una duplicación de trabajo establecer la evaluación de la conformidad de los equipos y aplicaciones que entren en el ámbito de aplicación de esas Directivas. Al mismo tiempo, si bien las citadas Directivas son aplicables a los equipos de STI conexos instalados en los vehículos, no son aplicables a los equipos y soportes lógicos de STI de las infraestructuras viarias externas. En tales casos, las especificaciones podrían establecer procedimientos de evaluación de la conformidad. Dichos procedimientos deben limitarse a lo que resulte necesario en cada caso.

⁽¹⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ DO L 345 de 31.12.2003, p. 90.

⁽⁴⁾ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

⁽⁵⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

- (16) En el caso de las aplicaciones y los servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento fiables y garantizados, conviene utilizar infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión, como las establecidas en el Reglamento (CE) n° 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas ⁽¹⁾ y el Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo) ⁽²⁾.
- (17) En la concepción de aplicaciones de STI deben utilizarse tecnologías innovadoras, como los dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) o EGNOS/Galileo, especialmente para el seguimiento y la localización de mercancías durante su transporte y entre modos de transporte.
- (18) Las principales partes interesadas, como los proveedores de servicios de STI, las asociaciones de usuarios de STI, los operadores de transportes e instalaciones, los representantes de la industria de fabricación, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales y las autoridades locales, han de tener la oportunidad de asesorar a la Comisión sobre los aspectos comerciales y técnicos de la implantación de los STI en la Unión. A dicho efecto, la Comisión, al tiempo que garantiza una estrecha colaboración con las partes interesadas y los Estados miembros, debe crear un grupo consultivo en materia de STI. La labor de dicho grupo debe llevarse a cabo de forma transparente y sus resultados deben facilitarse al comité establecido por la presente Directiva.
- (19) Deben garantizarse condiciones uniformes de ejecución para la adopción de orientaciones y medidas no vinculantes a fin de facilitar la cooperación de los Estados miembros respecto de los ámbitos prioritarios de los STI, así como de las orientaciones para la notificación por parte de los Estados miembros y de un programa de trabajo.
- (20) De conformidad con el artículo 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las normas y principios generales relativos a las modalidades de control, por parte de los Estados miembros, del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión se establecerán previamente mediante un reglamento adoptado con arreglo al procedimiento legislativo ordinario. A la espera de la adopción de ese nuevo reglamento, sigue aplicándose la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽³⁾, con excepción del procedimiento de reglamentación con control, que no es aplicable.
- (21) Deben conferirse a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, por lo que respecta a la adopción de especificaciones. Es de especial importancia que la Comisión celebre las consultas apropiadas durante sus trabajos de preparación, también con expertos.
- (22) A fin de garantizar un planteamiento coordinado, la Comisión debe velar por la coherencia entre las actividades del Comité establecido por la presente Directiva y las del Comité establecido por la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad ⁽⁴⁾, del Comité establecido por el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽⁵⁾, del Comité establecido por la Directiva 2007/46/CE y del Comité establecido por la Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2007, por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Unión Europea (Inspire) ⁽⁶⁾.
- (23) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber garantizar la implantación coordinada y coherente de STI interoperables en el conjunto de la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros o por el sector privado y, por consiguiente, debido a su dimensión y sus efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.
- (24) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Unión, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la correspondencia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece un marco en apoyo de la implantación y el uso coordinados y coherentes de sistemas de transporte inteligentes (STI) en la Unión, en particular a través de las fronteras entre los Estados miembros, y fija las condiciones generales necesarias para alcanzar ese objetivo.
2. La presente Directiva dispone la elaboración de especificaciones para la actuación en los ámbitos prioritarios a que se refiere el artículo 2, así como la elaboración, cuando proceda, de las normas necesarias.
3. La presente Directiva será aplicable a las aplicaciones y servicios de STI en el ámbito del transporte por carretera y a sus interfaces con otros modos de transporte, sin perjuicio de materias relativas a la seguridad nacional o necesarias para la defensa.

⁽¹⁾ DO L 3 de 5.1.2005, p. 1.

⁽²⁾ DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

⁽³⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

⁽⁵⁾ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

⁽⁶⁾ DO L 108 de 25.4.2007, p. 1.

Artículo 2

Ámbitos prioritarios

1. A los efectos de la presente directiva, los siguientes ámbitos serán prioritarios para la elaboración y utilización de especificaciones y normas:

- I. Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos
- II. Continuidad de los servicios de STI para la gestión del tráfico y del transporte de mercancías
- III. Aplicaciones de STI para la seguridad y protección del transporte por carretera
- IV. Conexión del vehículo a la infraestructura de transporte.

2. El alcance de los ámbitos prioritarios se especifica en el anexo I.

Artículo 3

Acciones prioritarias

En los ámbitos prioritarios, las siguientes acciones serán prioritarias para la elaboración y utilización de especificaciones y normas, tal y como se establece en el anexo I:

- a) el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión;
- b) el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión;
- c) datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario;
- d) el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (*eCall*);
- e) el suministro de servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales;
- f) el suministro de servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales.

Artículo 4

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «sistemas de transporte inteligentes» o «STI»: los sistemas en los que se aplican tecnologías de la información y las comunicaciones en el ámbito del transporte por carretera, incluidos infraestructuras, vehículos y usuarios, y en la gestión del tráfico y de la movilidad, así como para las interfaces con otros modos de transporte;
- 2) «interoperabilidad»: la capacidad de los sistemas y de los procesos empresariales subyacentes para intercambiar datos y compartir información y conocimientos;

- 3) «aplicación de STI»: un instrumento operativo para la aplicación de STI;
- 4) «servicio de STI»: el suministro de una aplicación de STI a través de un marco de organización y funcionamiento bien definido con el fin de contribuir a la seguridad de los usuarios, a la eficiencia y a la comodidad, así como a facilitar o respaldar las operaciones de transporte y los desplazamientos;
- 5) «proveedor de servicios de STI»: cualquier proveedor público o privado de un servicio de STI;
- 6) «usuario de STI»: cualquier usuario de aplicaciones o servicios de STI, en particular los viajeros, los usuarios vulnerables de la red viaria, los usuarios y operadores de las infraestructuras de transporte por carretera, los gestores de flotas de vehículos y los gestores de servicios de socorro;
- 7) «usuarios vulnerables de la red viaria»: usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas;
- 8) «dispositivo nómada»: un dispositivo portátil de comunicación e información que puede utilizarse a bordo del vehículo en apoyo de la labor de conducción o de las operaciones de transporte;
- 9) «plataforma»: una unidad dentro o fuera del vehículo que hace posible el despliegue, la prestación, la explotación e integración de aplicaciones y servicios de STI;
- 10) «arquitectura»: el diseño conceptual que define la estructura, el comportamiento y la integración de un determinado sistema en el contexto en el que se encuentra;
- 11) «interfaz»: un dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí;
- 12) «compatibilidad»: la capacidad general de un dispositivo o sistema para funcionar con otro dispositivo o sistema sin introducir modificaciones;
- 13) «continuidad de los servicios»: la capacidad de suministrar servicios sin interrupciones en las redes de transporte de toda la Unión;
- 14) «datos sobre la red viaria»: datos sobre las características de la infraestructura viaria, incluidas las señales fijas de tráfico y sus atributos reglamentarios de seguridad;
- 15) «datos sobre el tráfico»: datos históricos y en tiempo real sobre las características del tráfico en la red viaria;
- 16) «datos sobre los desplazamientos»: los datos básicos, como los horarios del transporte público y las tarifas, necesarios para suministrar información multimodal sobre los desplazamientos antes del viaje y durante el mismo, a fin de facilitar la planificación, la reserva y la adaptación de los desplazamientos;

- 17) «especificación»: una medida vinculante que establece disposiciones que contienen requisitos, procedimientos o cualesquiera otras normas pertinentes;
- 18) «norma»: toda norma según se define en el artículo 1, apartado 6, de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas ⁽¹⁾.

Artículo 5

Implantación de los STI

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las especificaciones adoptadas por la Comisión de conformidad con el artículo 6 se apliquen a las aplicaciones y servicios de STI, cuando se implanten, de conformidad con los principios del anexo I. Lo anterior se entenderá sin perjuicio del derecho de todo Estado miembro a decidir sobre la implantación de dichas aplicaciones y servicios en su territorio. Este derecho se entenderá sin perjuicio de los actos legislativos adoptados en virtud del artículo 6, apartado 2, párrafo segundo.

2. Los Estados miembros procurarán asimismo cooperar en relación con los ámbitos prioritarios, siempre que no se hayan adoptado especificaciones.

Artículo 6

Especificaciones

1. La Comisión adoptará en primer lugar las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los STI para las acciones prioritarias.

2. La Comisión se fijará el objetivo de adoptar especificaciones para cualquiera de las acciones prioritarias, a más tardar el ... (*)

A más tardar doce meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión, si procede, tras llevar a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis coste-beneficio, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el artículo 294 del TFUE, una propuesta relativa a la implantación de dicha acción prioritaria.

3. Una vez adoptadas las especificaciones necesarias para las acciones prioritarias, la Comisión adoptará especificaciones que garanticen la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los STI para otras acciones en los ámbitos prioritarios.

4. Cuando corresponda, y según el ámbito que abarque la especificación, ésta incluirá uno o varios de los siguientes tipos de disposiciones:

- a) disposiciones funcionales que describan las funciones de los diversos participantes y el flujo de información entre ellos;

- b) disposiciones técnicas que faciliten los medios técnicos para cumplir las disposiciones funcionales;
- c) disposiciones organizativas que describan las obligaciones de procedimiento de los diversos participantes;
- d) disposiciones de servicio que describan los diversos niveles de servicios y su contenido para las aplicaciones y servicios de STI.

5. Sin perjuicio de los procedimientos previstos en la Directiva 98/34/CE, las especificaciones, si procede, estipularán las condiciones en que los Estados miembros podrán, previa notificación a la Comisión, establecer normas adicionales para el suministro de servicios de STI en la totalidad o parte de su territorio, siempre que tales normas no supongan un obstáculo para la interoperabilidad.

6. Las especificaciones, cuando proceda, se basarán en las normas mencionadas en el artículo 8.

Las especificaciones establecerán, cuando proceda, una evaluación de conformidad con arreglo a lo dispuesto en la Decisión n° 768/2008/CE.

Las especificaciones cumplirán los principios establecidos en el anexo II.

7. La Comisión, antes de adoptar las especificaciones, llevará a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis coste-beneficio.

Artículo 7

Actos delegados

1. La Comisión podrá adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del TFUE, por lo que respecta a las especificaciones. Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión actuará de conformidad con las disposiciones pertinentes de la presente Directiva y el artículo 6 y el anexo II.

2. Se adoptará un acto delegado independiente para cada una de las acciones prioritarias.

3. Respecto de los actos delegados a que se refiere el presente artículo, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos 12, 13 y 14.

Artículo 8

Normas

1. Las normas necesarias para proveer la interoperabilidad, compatibilidad y continuidad de la implantación y explotación operativa de los STI serán desarrolladas en los ámbitos prioritarios y para las acciones prioritarias. A tal fin, la Comisión Europea, una vez consultado el comité mencionado en el artículo 15, solicitará a los organismos de normalización correspondientes, de conformidad con el procedimiento establecido en la Directiva 98/34/CE, que haga cuanto sea necesario para la rápida adopción de esas normas.

2. Al otorgar mandato a los organismos de normalización se observarán los principios enumerados en el anexo II, así como toda disposición funcional que conste en una especificación adoptada con arreglo al artículo 6.

⁽¹⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

^(*) Insértese, por favor, la fecha de 30 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 9***Medidas no vinculantes**

La Comisión podrá adoptar directrices y otras medidas no vinculantes para facilitar la cooperación de los Estados miembros con respecto a los ámbitos prioritarios, de conformidad con el procedimiento de consulta a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

*Artículo 10***Normas sobre intimidad, seguridad y reutilización de la información**

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento de aplicaciones y servicios de STI se lleve a cabo de acuerdo con la normativa de la Unión que ampara los derechos y libertades y fundamentales de las personas, y en particular la Directiva 95/46/CE y la Directiva 2002/58/CE.

2. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos personales estén protegidos contra la utilización indebida, especialmente el acceso ilícito, la modificación o la pérdida.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, y a fin de garantizar la protección de la intimidad, se fomentará, cuando proceda, la utilización de datos anónimos para la ejecución de las aplicaciones y servicios de STI.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 95/46/CE, los datos personales sólo serán objeto de tratamiento en la medida en que este sea necesario para la ejecución de las aplicaciones y servicios de STI.

4. Por lo que respecta a la aplicación de la Directiva 95/46/CE y, en particular, cuando intervengan las categorías especiales de datos personales, los Estados miembros velarán asimismo por que se observen las disposiciones relativas al consentimiento para el tratamiento de dichos datos personales.

5. Será de aplicación la Directiva 2003/98/CE.

*Artículo 11***Normas sobre responsabilidad**

Los Estados miembros velarán por que las cuestiones relacionadas con la responsabilidad, en lo referente a la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de STI establecidos en especificaciones adoptadas de conformidad con el artículo 6, se aborden de acuerdo con el Derecho de la Unión, en particular la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos ⁽¹⁾, así como con la normativa nacional pertinente.

*Artículo 12***Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 7 se otorgan a la Comisión para un periodo de siete años a partir del ... (*). La Comisión presentará un informe sobre los poderes delegados a más tardar 6 meses antes de que finalice un periodo de cinco años a partir del ... (*).

⁽¹⁾ DO L 210 de 7.8.1985, p. 29.

(*) Insértese, por favor, la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en los artículos 13 y 14.

*Artículo 13***Revocación de la delegación**

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 7 podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes se esforzará por informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión final, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de ésta.

3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente, o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 14***Objeciones a actos delegados**

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones al acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación.

Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.

2. Si, una vez expirado el plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en él.

El acto delegado podrá ser publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrar en vigor antes de la expiración de dicho plazo si tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de que no tienen la intención de formular objeciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones a un acto delegado, este no entrará en vigor. La Institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.

*Artículo 15***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité Europeo de STI.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 3 y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 16

Grupo Consultivo Europeo sobre los STI

La Comisión creará un Grupo Consultivo Europeo sobre los STI para que la asesore sobre los aspectos comerciales y técnicos de la implantación y el uso de los STI en la Unión. El Grupo estará compuesto por representantes de alto nivel de los proveedores de servicios de STI, las asociaciones de usuarios, los operadores de transporte y de instalaciones, la industria de fabricación, los interlocutores sociales, las asociaciones profesionales, las autoridades locales y otros foros pertinentes.

Artículo 17

Información

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el ... (*), un informe sobre el uso de los dispositivos de transporte en los ámbitos prioritarios.

2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión, a más tardar el ... (**), información sobre las medidas adoptadas en el campo de los STI para el periodo de cinco años siguiente.

Las directrices para la información que deben facilitar los Estados miembros se adoptarán mediante el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 15, apartado 2.

3. Con posterioridad al informe inicial, los Estados miembros informarán cada tres años sobre los progresos realizados en la implantación de las acciones contempladas en el apartado 1.

4. La Comisión presentará cada tres años al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los progresos realizados en la aplicación de la presente Directiva. El informe irá acompañado de un análisis sobre el funcionamiento y ejecución, incluidos los recursos financieros utilizados y necesarios, de los artículos 5 a 11 y del artículo 16 y evaluará la necesidad de modificar la presente Directiva, si procede.

5. De conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 15, apartado 2, la Comisión adoptará un programa de trabajo a más tardar el ... (***). El programa de trabajo contendrá los objetivos y las fechas de ejecución para cada año y propondrá, de ser necesario, las adaptaciones requeridas.

Artículo 18

Incorporación al Derecho interno

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el ... (****).

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y de la formulación de dicha mención.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 19

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 20

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el ...

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

...

Por el Consejo
El Presidente

...

(*) Insértese, por favor, la fecha de 12 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Insértese, por favor, la fecha de dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Insértese, por favor, la fecha de seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) Insértese, por favor, la fecha de 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO I

ÁMBITOS Y ACCIONES PRIORITARIOS

(a que se refieren los artículos 2 y 3)

Ámbito prioritario I: Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos

Entre las especificaciones y normas para una utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos se incluirán las siguientes:

1. *Especificaciones para la acción prioritaria a)*

Definición de los requisitos necesarios para que los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión sean fiables y accesibles a los usuarios de STI, basada en:

- la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de STI, de los datos fiables existentes sobre la red viaria y el tráfico en tiempo real utilizados para la información sobre desplazamientos multimodales, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;
- la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes;
- la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico utilizados para la información sobre desplazamientos multimodales;
- la rápida actualización, por los proveedores de servicios de STI, de la información sobre desplazamientos multimodales.

2. *Especificaciones para la acción prioritaria b)*

Definición de los requisitos necesarios para que los servicios de información sobre el tráfico en tiempo real en toda la Unión sean fiables y accesibles a los usuarios de STI, basada en:

- la disponibilidad y accesibilidad, para los proveedores de servicios de STI, de los datos fiables existentes sobre la red viaria y el tráfico en tiempo real utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real, sin perjuicio de las limitaciones que imponga la gestión de la seguridad y del transporte;
- la facilitación del intercambio transfronterizo de datos por vía electrónica entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes;
- la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y las partes interesadas, de los datos sobre la red viaria y el tráfico utilizados para la información sobre tráfico en tiempo real;
- la rápida actualización, por los proveedores de servicios de STI, de la información sobre tráfico en tiempo real.

3. *Especificaciones para las acciones prioritarias a) y b)*

3.1. Definición de los requisitos necesarios para la recopilación por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados, especialmente en el caso de los vehículos pesados de transporte de mercancías) y para su notificación a los proveedores de servicios de STI, basada en:

- la disponibilidad, para los proveedores de servicios de STI, de los datos existentes sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados) recopilados por las autoridades públicas competentes y/o el sector privado;
- la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y los proveedores de servicios de STI;
- la rápida actualización, por las autoridades públicas competentes y/o, cuando sea pertinente, por el sector privado, de los datos sobre la red viaria y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados);
- la rápida actualización, por los proveedores de servicios de STI, de los servicios y aplicaciones de STI que utilizan estos datos sobre la red viaria y el tráfico.

- 3.2. Definición de los requisitos necesarios para que datos sobre la red viaria, el tráfico y los servicios de transporte utilizados para los mapas digitales sean fiables y accesibles a los fabricantes de mapas digitales y a los proveedores de servicios de cartografía digital, basada en:
- la disponibilidad, para los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital, de los datos existentes sobre la red viaria y el tráfico que se utilizan en los mapas digitales;
 - la facilitación del intercambio electrónico de datos entre las autoridades públicas competentes y las partes interesadas y los fabricantes y proveedores de servicios de mapas digitales privados;
 - la rápida actualización por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas de los datos sobre la red viaria y el tráfico destinados a los mapas digitales;
 - la rápida actualización de los mapas digitales por parte de los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital.
4. *Especificaciones para la acción prioritaria c)*

Definición de requisitos mínimos aplicables a la información sobre tráfico universal en relación con la seguridad vial, suministrada, cuando sea posible, con carácter gratuito a todos los usuarios, así como de su contenido mínimo, basada en:

- la definición y utilización de una lista normalizada de incidencias de tráfico relacionadas con la seguridad vial («difusión general de mensajes sobre el tráfico»), que se deberá remitir a los usuarios de STI con carácter gratuito;
- la compatibilidad e integración de la «difusión general de mensajes sobre el tráfico» en los servicios de STI en relación con la información sobre tráfico en tiempo real y desplazamientos multimodales.

Ámbito prioritario II: Continuidad de los servicios de STI para la gestión del tráfico y del transporte de mercancías

Entre las especificaciones y normas para la continuidad e interoperabilidad de los servicios de gestión del tráfico y del transporte de mercancías, en particular en la red transeuropea de transporte, se hallarán las siguientes:

1. *Especificaciones para otras acciones*
- 1.1. Definición de las medidas necesarias para el desarrollo de la arquitectura marco de STI de la Unión en la que se describan los aspectos de interoperabilidad, continuidad de los servicios y multimodalidad relacionados específicamente con los STI, incluida por ejemplo la expedición multimodal e interoperable de billetes, arquitectura dentro de la cual los Estados miembros y sus autoridades competentes, en cooperación con el sector privado, puedan definir su propia arquitectura STI de movilidad a escala nacional, regional o local.
- 1.2. Definición de los requisitos mínimos necesarios para la continuidad de los servicios de STI, en particular de los servicios transfronterizos, para la gestión del transporte de pasajeros en los distintos modos de transporte, basada en:
- la facilitación del intercambio electrónico de datos o información sobre el tráfico entre países, y en su caso regiones, o entre zonas urbanas e interurbanas, entre los centros pertinentes de información y control del tráfico y las diferentes partes interesadas;
 - la utilización de flujos de información o interfaces normalizados sobre el tráfico, entre los centros pertinentes de información y control del tráfico y las diferentes partes interesadas.
- 1.3. Definición de los requisitos mínimos necesarios para garantizar la continuidad de los servicios de STI para la gestión del transporte de mercancías en los corredores de transporte y en los distintos modos de transporte, basada en:
- la facilitación del intercambio electrónico de datos e información sobre el tráfico entre países, y en su caso regiones, o entre zonas urbanas e interurbanas, entre los centros de información/control del tráfico pertinentes y las diferentes partes interesadas;
 - la utilización de flujos de información o interfaces sobre el tráfico normalizados entre los centros pertinentes de información y control del tráfico y las diferentes partes interesadas.

- 1.4. Definición de las medidas necesarias para la concepción de aplicaciones de STI (en especial, seguimiento y localización de mercancías durante su transporte y entre modos de transporte) para la logística del transporte de mercancías (*eFreight*), basada en:
 - la disponibilidad, para los creadores de aplicaciones de STI, de las tecnologías de STI idóneas, y su utilización de las mismas;
 - la integración de los resultados del posicionamiento en los instrumentos y centros de gestión del tráfico.
- 1.5. Definición de las interfaces necesarios para garantizar la interoperabilidad y la compatibilidad entre la arquitectura urbana de STI y la arquitectura europea de STI, basada en:
 - la disponibilidad, para los centros de control urbanos y para los proveedores de servicios, de datos sobre transporte público, planificación de desplazamientos, demanda de transporte, tráfico y aparcamientos;
 - la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los distintos centros de control urbanos y los proveedores de servicios con respecto al transporte público y privado y a todos los modos de transporte posibles;
 - la integración de todos los datos e información pertinentes en una arquitectura única.

Ámbito prioritario III: Aplicaciones de STI para la seguridad y la protección del transporte por carretera

Entre las especificaciones y normas correspondientes a las aplicaciones de STI sobre seguridad y protección del transporte por carretera se hallarán las siguientes:

1. *Especificaciones para la acción prioritaria d)*

Definición de las medidas necesarias para el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia (*eCall*) interoperable en toda la Unión, en particular:

- la disponibilidad a bordo del vehículo de los datos necesarios de STI que vayan a intercambiarse;
- la disponibilidad de los equipos necesarios en los centros de respuesta a llamadas de emergencia que reciben los datos emitidos por los vehículos;
- la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los vehículos y los centros de respuesta a llamadas de emergencia.

2. *Especificaciones para la acción prioritaria e)*

Definición de las medidas necesarias para el suministro de servicios de información basada en STI sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, en particular en las zonas de servicio y descanso en la red viaria, basada en:

- la disponibilidad, para los usuarios, de información sobre aparcamientos;
- la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los aparcamientos, los centros y los vehículos.

3. *Especificaciones para la acción prioritaria f)*

Definición de las medidas necesarias para el suministro de servicios de reserva basada en STI sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, basada en:

- la disponibilidad, para los usuarios, de información sobre aparcamientos;
- la facilitación del intercambio electrónico de datos entre los aparcamientos, los centros y los vehículos;
- la integración de las tecnologías de STI pertinentes en los vehículos y los aparcamientos a fin de actualizar la información sobre las plazas de aparcamiento disponibles a efectos de reserva.

4. *Especificaciones para otras acciones*
- 4.1. Definición de las medidas necesarias para apoyar la seguridad de los usuarios de la red viaria en relación con la interfaz persona-máquina a bordo del vehículo y el uso de dispositivos nómadas de ayuda a la conducción o a la operación de transporte, así como la seguridad de las comunicaciones a bordo del vehículo.
- 4.2. Definición de las medidas necesarias para mejorar la seguridad y la comodidad de los usuarios vulnerables de la red viaria para todas las aplicaciones de STI.
- 4.3. Definición de las medidas necesarias para integrar sistemas de información avanzados de ayuda a la conducción en vehículos y en infraestructuras viarias que no entren en el ámbito de aplicación de las Directivas 2007/46/CE, 2002/24/CE y 2003/37/CE.

Ámbito prioritario IV: Conexión del vehículo a las infraestructuras de transporte

Entre las especificaciones y normas para la conexión del vehículo a las infraestructuras de transporte se hallarán las siguientes acciones:

1. *Especificaciones para otras acciones*
- 1.1. Definición de las medidas necesarias para integrar las distintas aplicaciones de STI en una plataforma abierta a bordo del vehículo, basada en:
 - la determinación de los requisitos funcionales de las aplicaciones de STI existentes o previstas;
 - la definición de una arquitectura de sistema abierto que establezca las funcionalidades e interfaces necesarias para la interoperabilidad e interconexión con los sistemas e instalaciones de las infraestructuras;
 - la integración, de manera fácil e inmediata, de las futuras aplicaciones de STI nuevas o actualizadas en una plataforma abierta a bordo del vehículo;
 - la utilización de procesos de normalización para la adopción de la arquitectura y las especificaciones referentes a la plataforma abierta a bordo del vehículo.
- 1.2. Definición de las medidas necesarias para avanzar en el desarrollo y la aplicación de sistemas cooperativos (de vehículo a vehículo, de vehículo a infraestructura, de infraestructura a infraestructura), basada en:
 - la facilitación del intercambio de datos o información entre vehículos, entre infraestructuras, y entre vehículos e infraestructuras;
 - la disponibilidad de los datos o la información pertinentes que deban intercambiarse para las partes respectivas de los vehículos o infraestructuras viarias;
 - la utilización de un formato de mensaje normalizado para el intercambio de datos o información entre el vehículo y las infraestructuras;
 - la definición de una infraestructura de comunicación para el intercambio de datos o información entre vehículos, infraestructuras y entre vehículo e infraestructura;
 - la utilización de procesos de normalización para adoptar las arquitecturas respectivas.

—

ANEXO II

PRINCIPIOS DE LAS ESPECIFICACIONES Y DE LA IMPLANTACIÓN DE STI

(a que se refieren los artículos 5, 6 y 8)

La adopción de especificaciones, el otorgamiento de mandatos para la normalización y la selección y el despliegue de aplicaciones y servicios de STI se basarán en una evaluación de las necesidades en la que intervendrán todos los participantes implicados, y se atenderán a los principios expuestos a continuación. Estas medidas:

- a) **serán eficaces:** contribuirán de forma tangible a superar los principales retos que ha de afrontar el transporte por carretera en Europa (por ejemplo, reducción de la congestión del tráfico, disminución de las emisiones y aumento de la eficiencia energética y de los niveles de seguridad y protección, con inclusión de los usuarios vulnerables de la red viaria);
 - b) **serán rentables:** optimizarán la relación entre los costes y los resultados obtenidos respecto del logro de objetivos;
 - c) **serán proporcionadas:** fijarán, si procede, distintos niveles alcanzables de calidad y de implantación de los servicios, teniendo en cuenta las especificidades regionales, nacionales y europeas;
 - d) **apoyarán la continuidad de los servicios:** asegurarán unos servicios ininterrumpidos en el conjunto de la Unión, en particular en la red transeuropea y, cuando sea posible, en sus fronteras exteriores, cuando estén implantados los servicios de STI. La continuidad de los servicios debe garantizarse en un nivel adaptado a las características de las redes de transporte que conectan países entre sí y, cuando proceda, regiones entre sí y ciudades con zonas rurales;
 - e) **facilitarán la interoperabilidad:** garantizarán que los sistemas y los procesos empresariales en que aquellos se basan tengan la capacidad de intercambiar datos y compartir información y conocimientos para hacer posible una prestación efectiva de los servicios de STI;
 - f) **apoyarán la retrocompatibilidad:** garantizarán, cuando proceda, la capacidad de los sistemas de STI de funcionar con los sistemas existentes que comparten las mismas funciones, sin obstaculizar el desarrollo de las nuevas tecnologías;
 - g) **respetarán las características de la infraestructura y la red nacionales existentes:** tendrán en cuenta las diferencias inherentes a las características de las redes de transporte, en particular la dimensión de los volúmenes de tráfico y las condiciones meteorológicas de la red viaria;
 - h) **fomentarán la igualdad de acceso:** no impondrán obstáculos ni discriminaciones al acceso de los usuarios vulnerables de la red viaria a las aplicaciones y servicios de STI;
 - i) **fomentarán la madurez:** demostrarán, previa oportuna evaluación del riesgo, la solidez de los sistemas de STI innovadores, mediante un nivel suficiente de desarrollo técnico y explotación operativa;
 - j) **proporcionarán horarios y posicionamiento de calidad:** utilizarán infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión, a efectos del uso de aplicaciones y servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento en todo el mundo, continuados, fiables y garantizados;
 - k) **facilitarán la intermodalidad:** tendrán en cuenta la coordinación de los diversos modos de transporte, cuando proceda, al implantar los STI;
 - l) **respetarán la coherencia:** tendrán en cuenta las normas, políticas y actuaciones de la Unión existentes que guardan relación con el ámbito de los STI, en particular en materia de normalización.
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 16 de diciembre de 2008, la Comisión adoptó una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco para el despliegue acelerado de STI ⁽¹⁾ en toda la UE, así como su correspondiente Plan de Acción.
2. El Comité Económico y Social emitió su dictamen sobre la propuesta el 13 de abril de 2009. Se consultó al Comité Europeo de las Regiones, pero éste no emitió dictamen.
3. El Parlamento Europeo adoptó su dictamen ⁽²⁾ en primera lectura el 23 de abril de 2009, y aprobó 57 enmiendas. La Comisión no presentó una propuesta modificada.
4. El Supervisor Europeo de Protección de Datos emitió su dictamen sobre la propuesta de la Comisión el 22 de julio de 2009 ⁽³⁾.
5. El 10 de mayo de 2010, el Consejo adoptó su posición en primera lectura, de acuerdo con el procedimiento legislativo ordinario que establece el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

6. El objetivo general de esta propuesta es crear las condiciones y, en particular, poner en marcha los mecanismos necesarios para fomentar la implantación de los servicios y aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes (STI) por lo que respecta al transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte, para que los STI contribuyan plenamente a las diversas políticas de la UE.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN EN PRIMERA LECTURA

7. *Generalidades*

La revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001, «Por una Europa en Movimiento» ⁽⁴⁾, destacó la importancia del transporte inteligente e insistió en la necesidad de hacer frente a los crecientes retos relativos a un sistema sostenible de transporte por carretera. Los sistemas de transporte inteligentes, resultantes de aplicar tecnologías emergentes de información y comunicación al transporte, tienen la capacidad de contribuir a un transporte seguro, eficiente, sostenible, integrador y fluido de personas y productos en la red europea de carreteras y sus interfaces con los demás modos de transporte, así como de mejorar la competitividad de la industria europea. Objetivo de la propuesta de la Comisión era liberar toda la capacidad de los STI en favor de las políticas europeas en el ámbito de una mayor seguridad vial, una mejor eficiencia de los transportes y una reducción del impacto medioambiental, así como dar el impulso necesario para acelerar la introducción en el mercado de aplicaciones y servicios de STI ya bastante desarrollados. Para ello, la propuesta prevé aplicar el procedimiento de comitología (procedimiento de reglamentación con control) a fin de establecer especificaciones comunes y jurídicamente vinculantes que definen disposiciones y procedimientos detallados para el despliegue de STI en toda la UE.

Aunque el Consejo convino con la Comisión en el objetivo de la propuesta, el enfoque del Consejo supone importantes adaptaciones de la propuesta original en los aspectos siguientes:

— Indicación concreta y definición de los ámbitos en los que puedan adoptarse especificaciones

⁽¹⁾ Sistemas de Transporte Inteligentes

⁽²⁾ No publicada aún en el Diario Oficial.

⁽³⁾ Doc. 12479/09

⁽⁴⁾ doc. 10954/06

- La prioridad que habrá de darse a algunas acciones dentro de los ámbitos citados para la adopción de especificaciones
- Aclaración de las obligaciones de los Estados miembros a la hora de desplegar y utilizar las aplicaciones y servicios de STI
- Nuevos artículos sobre «medidas no vinculantes» y «normas».

Como consecuencia de este enfoque, la posición del Consejo en primer lectura modifica la propuesta original de la Comisión mediante la nueva redacción, supresión y/o añadido en el texto de varias disposiciones.

Al proponer un enfoque gradual del despliegue y utilización de las aplicaciones y servicios de STI, el Consejo establece un delicado equilibrio de estímulo al desarrollo, despliegue y uso de algunos servicios y aplicaciones de STI, sin hacer pesar sobre los Estados miembros al mismo tiempo cargas administrativas y financieras adicionales.

8. **Cuestiones principales**

Objeto y ámbito de aplicación

La Comisión propuso establecer un marco para el despliegue y uso coordinados de sistemas de transporte inteligentes dentro de la Comunidad y el desarrollo de las especificaciones necesarias a tal efecto.

El Parlamento Europeo siguió en gran medida la propuesta de la Comisión de establecer ese marco de despliegue y uso coordinados y coherentes de sistemas de transporte inteligentes, con inclusión de STI interoperables, dentro de la Unión. El PE propuso que esta Directiva se aplicara a todos los sistemas de transporte inteligente por lo que atañe a los viajeros, los vehículos y las infraestructuras, así como su interacción en el ámbito del transporte por carretera, incluido el transporte urbano. Asimismo, el PE propuso incluir también a los usuarios vulnerables de transportes dentro del ámbito de aplicación de la Directiva y dejar, sin embargo, fuera de dicho ámbito de aplicación los asuntos relacionados con el orden y la seguridad públicos.

La posición del Consejo en primera lectura precisa que el marco de la propuesta deberá ir en apoyo de un uso coordinado y coherente de los STI, en particular entre las fronteras de los Estados miembros. El Consejo, en consonancia con el PE, prevé que la presente Directiva se entienda sin perjuicio de los asuntos de seguridad nacional o los intereses de la defensa.

Ámbitos prioritarios

En la propuesta de la Comisión se enumeraron cuatro ámbitos prioritarios (utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos, continuidad de los servicios de STI de gestión del tráfico y el transporte de mercancías en los corredores de transporte europeos y en las conurbaciones, seguridad vial y protección del transporte, e integración del vehículo en las infraestructuras de transporte) en los que la Comisión debería concretamente definir especificaciones para el despliegue y uso de aplicaciones y servicios de STI.

El Parlamento Europeo confirmó tales ámbitos prioritarios, pero suprimió la posibilidad de adoptar especificaciones en ámbitos distintos de los cuatro indicados.

La posición del Consejo en primer lectura se ajusta ampliamente a la posición del Parlamento Europeo y prevé un artículo concreto para los cuatro ámbitos prioritarios siguientes:

- I. Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos.
- II. Continuidad de los servicios de STI de gestión del tráfico y el transporte de mercancías
- III. Aplicaciones de STI para la seguridad vial y protección de transporte
- IV. Conexión del vehículo con la infraestructura de transporte.

El ámbito de aplicación de estos ámbitos prioritarios se detalla en el Anexo I de la Directiva.

Acciones prioritarias

La propuesta de la Comisión no prevé acciones prioritarias.

El Parlamento Europeo no fijó tampoco acciones prioritarias. Con todo, el Parlamento Europeo indicó cuatro ámbitos (el suministro de servicios de información sobre el tráfico y los itinerarios en tiempo real a escala de la UE, datos y procedimientos para el suministro de servicios mínimos, gratuitos y universales sobre el tráfico, la introducción armonizada de la llamada de emergencia (eCall) en toda Europa y medidas apropiadas para zonas de aparcamiento seguras para camiones y vehículos industriales, así como para los sistemas telemáticos de aparcamiento y reserva) en los que la Comisión debería definir especificaciones para el despliegue y el uso obligatorios del nivel mínimo de aplicaciones y servicios de STI.

La posición del Consejo en primera lectura recoge la idea del Parlamento Europeo de dar prioridad a algunas aplicaciones y servicios de STI. Para ello, el Consejo fija las siguientes seis acciones prioritarias:

- (a) el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la UE
- (b) el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la UE
- (c) datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario
- (d) el suministro armonizado de un número interoperable de llamada de emergencia a escala europea (eCall)
- (e) el suministro de servicios de información sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales
- (f) el suministro de servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales.

Despliegue de aplicaciones y servicios de STI

La propuesta de la Comisión prevé que los Estados miembros tomen las medidas necesarias a favor del despliegue y uso coordinados de aplicaciones y servicios interoperables de STI en la Unión. Para ello, la Comisión propuso adoptar especificaciones mediante el procedimiento de comitología (procedimiento de reglamentación con control) que podría también suponer la obligación de que los Estados miembros desplieguen aplicaciones y servicios de STI.

El Parlamento Europeo siguió ampliamente la propuesta de la Comisión reforzando la redacción donde correspondía para evitar la fragmentación geográfica y la discontinuidad de las aplicaciones y servicios de STI. El PE precisó que los Estados miembros tendrían que garantizar la retrocompatibilidad de las aplicaciones y servicios de STI en la Unión. El PE propuso también que los Estados miembros aplicaran STI a todos los modos de transporte y a las interfaces entre ellos, a fin de garantizar un alto nivel de integración entre todos los modos de transporte. Asimismo, el PE preveía que los Estados miembros habrían de tomar todas las medidas necesarias para exigir el cumplimiento de los principios básicos establecidos (eficacia, rentabilidad, continuidad geográfica, interoperabilidad y grado de madurez) para evaluar las necesidades. Para ello, los Estados miembros deberían tener también en cuenta las particularidades morfológicas de las regiones geográficamente aisladas y las distancias que sea necesario recorrer para llegar a ellas y, en consecuencia, si fuera necesario, hacer una excepción al mencionado principio de rentabilidad.

El Consejo aclara que los Estados miembros decidirán si despliegan o no las aplicaciones y servicios de STI en sus territorios. Con todo, si se desplegasen las aplicaciones y servicios de STI, habrán de respetarse las especificaciones aprobadas conforme a la presente Directiva. El Consejo prevé también que los Estados miembros se esfuercen por cooperar en lo que se refiere a los ámbitos prioritarios mencionados mientras no se hayan adoptado especificaciones.

Especificaciones

La propuesta de la Comisión preveía la aplicación del procedimiento de comitología (procedimiento de reglamentación con control) para la adopción de las especificaciones que definen disposiciones y procedimientos detallados para el despliegue de los STI en toda la Unión. Además, estas especificaciones deberían basarse en determinados principios establecidos en el Anexo I y deberían contener por lo menos los elementos fundamentales establecidos en el Anexo II.

El Parlamento Europeo precisó además que la Comisión debería definir las especificaciones para el despliegue y uso obligatorios del nivel mínimo de las aplicaciones y servicios de los STI en cuatro ámbitos (véase la sección sobre las acciones prioritarias). La Comisión debería definir en mayor grado las especificaciones para el despliegue y uso necesarios de los STI por encima del nivel mínimo de las aplicaciones y servicios de los STI en el caso de la construcción o el mantenimiento cofinanciados por la Comunidad de la red transeuropea de carreteras. Las especificaciones deberían también determinar bajo qué condiciones podrían los Estados miembros, junto con la Comisión, imponer normas adicionales para la prestación de tales servicios en todo su territorio o en parte de éste. Antes de adoptar las especificaciones, la Comisión debería llevar a cabo una evaluación de impacto que incluya un análisis completo de la relación coste-beneficio de las medidas de ejecución previstas en la Directiva. La evaluación de impacto debería abordar cuestiones relativas a los costes económicos adicionales que habrían de sufragar los agentes económicos y los parámetros relacionados con el ciclo económico de los STI.

La posición del Consejo en primera lectura desarrolla la idea del Parlamento Europeo de dar prioridad a determinadas aplicaciones y servicios de los STI reflejados en las acciones prioritarias. Con este fin, la Comisión aspirará a adoptar especificaciones correspondientes a las acciones prioritarias mencionadas. Además, a más tardar doce meses después de la adopción de las especificaciones necesarias para una acción prioritaria, la Comisión, cuando proceda y después de llevar a cabo una evaluación de impacto acompañada de un análisis de la relación coste-beneficio, presentará una propuesta al PE y al Consejo sobre el despliegue de esa acción prioritaria. Asimismo, el Consejo precisa que las especificaciones pueden incluir disposiciones funcionales, técnicas, organizativas y sobre servicios. El Consejo se atiene a la posición del PE de que los Estados miembros, después de efectuar la notificación a la Comisión, pueden establecer normas adicionales para la prestación de servicios de STI en su territorio. El Consejo prevé que las especificaciones, cuando resulte procedente, se basarán en normas y que la Comisión llevará a cabo siempre una evaluación de impacto antes de la adopción de especificaciones. Por último, el Consejo prevé que la Comisión pueda adoptar especificaciones a través del procedimiento de acto delegado de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Los poderes para adoptar especificaciones según este procedimiento cesarán a los siete años de la entrada en vigor de esta Directiva. El PE o el Consejo podrán revocar la delegación de poderes para adoptar especificaciones en cualquier momento. El Parlamento Europeo o el Consejo dispondrán de un plazo de dos meses a partir de la fecha de la notificación para formular objeciones a las especificaciones. A iniciativa del PE o del Consejo este período puede ampliarse por dos meses más.

Normas y medidas no vinculantes

Ni la propuesta de la Comisión ni el Parlamento Europeo hicieron referencia a normas o medidas no vinculantes.

La posición del Consejo en primera lectura hace referencia a normas que pueden elaborarse en los ámbitos prioritarios y acciones prioritarias de acuerdo con el procedimiento establecido en la Directiva 98/34/CE. Esas normas deberán disponer la interoperabilidad, compatibilidad y continuidad del despliegue y la utilización operativa de las aplicaciones y servicios de STI. Además, el Consejo introduce un artículo sobre la adopción de directrices y otras medidas no vinculantes por la Comisión para facilitar la cooperación de los Estados miembros con respecto a los ámbitos prioritarios.

Protección de datos

La propuesta de la Comisión hace una referencia general a la normativa vigente de la Unión en el ámbito de la protección de datos y la intimidad.

El Parlamento Europeo detalló las disposiciones sobre la protección de datos y la intimidad alentando el fomento de la utilización de datos anónimos para la ejecución de la aplicación o del servicio de STI. Sólo debería tratarse datos generales en la medida en que dicho tratamiento fuese necesario para la ejecución de la aplicación o del servicio de STI.

La posición del Consejo en primera lectura tiene en cuenta la posición del Parlamento Europeo y el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos, haciendo más rigurosas las disposiciones sobre la protección de datos y la intimidad.

Normas sobre responsabilidad

En la propuesta de la Comisión no se contemplan normas sobre responsabilidad.

El Parlamento Europeo consideró que las cuestiones relacionadas con la responsabilidad eran una condición previa necesaria para el desarrollo y despliegue de las aplicaciones y servicios de STI.

La posición del Consejo en primera lectura tiene en cuenta la posición del Parlamento Europeo y remite a la normativa vigente de la Unión y a la normativa nacional pertinentes.

Principios para las especificaciones y el despliegue de los STI

En la propuesta de la Comisión se establecían determinados principios que debían respetarse en la selección y despliegue de las aplicaciones y servicios de STI.

El Parlamento Europeo dio mayor rigor y alcance a los principios mencionados, introduciendo una referencia a la protección de los usuarios vulnerables de las infraestructuras viarias, los servicios ininterrumpidos en el conjunto de la Comunidad y sus fronteras exteriores, así como a la intermodalidad.

La posición del Consejo en primera lectura, inspirada en la posición del Parlamento Europeo, desarrolla más ampliamente las disposiciones correspondientes, introduciendo referencias a la proporcionalidad, interoperabilidad, retrocompatibilidad y respeto de las características de la infraestructura y la red nacionales existentes, la igualdad de acceso, unos horarios y un posicionamiento de calidad, y la coherencia.

9. Otras enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo

No han quedado recogidas en la posición del Consejo en primera lectura otras enmiendas sobre:

- la referencia a aplicaciones y mecanismos comunitarios avanzados para distintos modos de transporte, como el transporte por ferrocarril (ERTMS y ETI-ATM), el transporte marítimo y fluvial, (LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), el transporte aéreo (SESAR) y el transporte terrestre, por ejemplo el transporte de ganado (enmienda 2);
- la referencia a las comunicaciones especializadas de corto alcance (DSRC) (enmiendas 5, 16 y 53);
- la referencia, en el artículo «objeto y ámbito de aplicación», a los viajeros, los vehículos y la infraestructura, así como su interacción en el sector del transporte por carretera, incluido el transporte urbano (enmienda 7);
- el establecimiento y definición de un nivel mínimo de aplicaciones y servicios de los STI (enmiendas 12, 20 y 21);
- disposiciones adicionales sobre «homologación de equipos y aplicaciones informáticas de STI en relación con las infraestructuras viarias» (enmiendas 27, 28, 29, 30 y 31);

- un plazo de 12 meses para la incorporación al Derecho interno a partir de la fecha de entrada en vigor de la Directiva (enmienda 49);
- la obligación de los Estados miembros de elaborar una tabla de correspondencias entre las disposiciones nacionales adoptadas y la presente Directiva (enmienda 49).

IV. CONCLUSIÓN

Al establecer su posición en primera lectura, el Consejo ha tenido plenamente en cuenta la propuesta de la Comisión y el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura. En cuanto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo hace notar que en su posición en primera lectura ya se incluyó, en cuanto al fondo, en parte, o en su totalidad, un considerable número de enmiendas.
