

Joi, 23 aprilie 2009

## **Sistemele de transport inteligente în domeniul transportului rutier și interfețele cu alte moduri de transport \*\*\*I**

P6\_TA(2009)0283

**Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 23 aprilie 2009 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (COM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD))**

(2010/C 184 E/70)

(Procedura de codecizie: prima lectură)

*Parlamentul European,*

— având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2008)0887),

— având în vedere articolul 251 alineatul (2) și articolul 71 alineatul (1) din Tratatul CE, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată Parlamentului de către Comisie (C6-0512/2008),

— având în vedere articolul 51 din Regulamentul său de procedură,

— având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A6-0226/2009),

1. aprobă propunerea Comisiei astfel cum a fost modificată;
2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou, în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial această propunere sau să o înlocuiască cu un alt text;
3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

Joi, 23 aprilie 2009

**P6\_TC1-COD(2008)0263**

**Poziția parlamentului european adoptată în primă lectură la 23 aprilie 2009 în vederea adoptării Directivei 2009/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ||,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(3)</sup>,

întrucât:

- (1) Dezvoltarea transportului rutier, asociată creșterii economiei europene și cerințelor cetățenilor în domeniul mobilității, reprezintă o cauză principală a creșterii congestiei traficului rutier și a consumului de energie și creează probleme sociale și de mediu.
- (2) Răspunsul la aceste provocări majore nu se poate limita la măsurile tradiționale, care cuprind în principal extinderea infrastructurii existente de transport rutier. Inovarea va avea un rol important de jucat în definirea soluțiilor adecvate pentru Comunitate.
- (3) **Sistemele de transport inteligente (STI) sunt aplicații avansate care, fără să fie o întruchipare a inteligenței pure, vizează să ofere servicii inovatoare în modurile de transport și gestionarea traficului și permit diferiților utilizatori să fie mai bine informați și să utilizeze rețelele de transport într-un mod mai sigur, mai coordonat și mai „inteligent”.**
- (4) Aplicarea tehnologiilor informației și comunicațiilor în sectorul transportului rutier și la interfețele acestuia cu alte moduri de transport va avea o contribuție semnificativă la îmbunătățirea performanței de mediu, a eficienței, inclusiv a eficienței energetice, a siguranței și securității transportului rutier, precum și a mobilității pasagerilor și mărfurilor, asigurând în același timp funcționarea pieței interne și creșterea nivelului competitivității și a nivelului de ocupare a forței de muncă.
- (5) **Au fost create mai multe aplicații avansate și mecanisme comunitare pentru diferite moduri de transport, precum transportul feroviar (ERTMS și TAF-TSI), maritim și pe căi navigabile interioare (LRTIS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), transportul aerian (SESAR) și transportul terestru, de exemplu pentru transportul de animale.**
- (6) Progresele înregistrate în aplicarea tehnologiilor informației și comunicațiilor la alte moduri de transport ar trebui să se reflecte în prezent în evoluția sectorului transportului rutier, în special pentru a asigura un grad ridicat de integrare în acest sens între transportul rutier și alte moduri de transport.

<sup>(1)</sup> Avizul din 13 mai 2009 (nepublicat încă în JO).

<sup>(2)</sup> JO C ...

<sup>(3)</sup> Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009.

Joi, 23 aprilie 2009

- (7) În unele state membre au fost deja implementate aplicații naționale ale acestor tehnologii în sectorul transportului rutier, însă această implementare rămâne fragmentară și necoordonată și nu poate asigura continuitatea geografică a STI în întreaga Comunitate.
- (8) Pentru a asigura implementarea coordonată și efectivă a STI în întreaga Comunitate, este necesară introducerea unor specificații comune. Într-o primă fază, trebuie acordată prioritate unui număr de patru domenii prioritare de dezvoltare și implementare a STI.
- (9) Specificațiile comune ar trebui să ia în calcul și să se sprijine, printre altele, pe experiența și rezultatele deja obținute în acest domeniu, în special în contextul inițiativei eSafety<sup>(1)</sup>, lansate de Comisie în aprilie 2002. Forumul eSafety a fost înființat de Comisie în cadrul inițiativei respective pentru a promova și a implementa recomandările în vederea sprijinirii dezvoltării, implementării și utilizării sistemelor eSafety.
- (10) Vehiculele care sunt operate în principal pentru valoarea lor istorică și care au fost pentru prima dată înregistrate și/sau omologate și/sau date în funcțiune înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive și a măsurilor de punere în aplicare ale acesteia nu ar trebui să fie afectate de normele și procedurile stabilite în prezenta directivă.**
- (11) STI ar trebui să aibă ca punct de plecare sisteme interoperabile bazate pe standarde deschise și publice, disponibile fără discriminare tuturor furnizorilor și utilizatorilor de aplicații și servicii.
- (12) Este necesar să se garanteze pe viitor interoperabilitatea aplicațiilor și a serviciilor furnizate prin implementarea STI, care să acopere, după caz, compatibilitatea inversă a aplicațiilor și serviciilor STI.**
- (13) Implementarea și utilizarea de aplicații și servicii STI va presupune procesarea de date cu caracter personal. Aceasta trebuie să se efectueze în conformitate cu normele comunitare, prevăzute, inter alia, în Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date<sup>(2)</sup> și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice<sup>(3)</sup>.
- (14) Implementarea și utilizarea aplicațiilor și a serviciilor STI, în special a serviciilor de informații din trafic și de călătorie, vor presupune procesarea și utilizarea de date rutiere, din trafic și de călătorie care figurează în documente ale organismelor din sectorul public al statelor membre. Procesarea și utilizarea acestor date trebuie să se desfășoare în conformitate cu normele comunitare prevăzute în Directiva 2003/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind reutilizarea informațiilor din sectorul public<sup>(4)</sup>.
- (15) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(5)</sup> stabilește un cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, iar Directivele 2002/24/CE<sup>(6)</sup> și || 2003/37/CE<sup>(7)</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului se referă la omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți, respectiv la omologarea tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil. Deși dispozițiile acestor directive acoperă echipamentele STI instalate la bordul autovehiculelor, ele nu se aplică echipamentelor și software-ului aferente STI pentru infrastructura rutieră externă, care ar trebui așadar acoperite de proceduri de omologare naționale.

<sup>(1)</sup> [http://www.esafetysupport.org/download/European\\_Commission/048-esafety.pdf](http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf)

<sup>(2)</sup> JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

<sup>(3)</sup> JO L 201, 31.7.2002, p. 37.

<sup>(4)</sup> JO L 345, 31.12.2003, p. 90.

<sup>(5)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 124, 9.5.2002, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 171, 9.7.2003, p. 1.

Joi, 23 aprilie 2009

- (16) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de datare și poziționare exacte și garantate, ar trebui utilizate infrastructuri prin satelit sau orice alte tehnologii care asigură un nivel echivalent de precizie <sup>(1)</sup>, precum comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC).
- (17) Principalele părți interesate, printre care furnizori de servicii STI, asociații ale utilizatorilor de STI, operatori de transport și de instalații, reprezentanți ai industriei de prelucrare, parteneri sociali, asociații profesionale și autorități locale, ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi consultanță Comisiei cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării STI în Comunitate.
- (18) Măsurile necesare pentru implementarea prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(2)</sup>.
- (19) || Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte măsuri pentru modificarea anexelor și măsuri care să prevadă specificații mai detaliate pentru dezvoltarea, implementarea și utilizarea de STI interoperabile. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, cu noi elemente neesențiale, ele trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (20) Pentru a garanta o abordare coordonată, Comisia trebuie să asigure coerența între activitățile comitetului instituit prin prezenta directivă și cele ale comitetului instituit prin Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității <sup>(3)</sup>, ale comitetului instituit prin Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier <sup>(4)</sup> și ale comitetului instituit prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective <sup>(5)</sup>.
- (21) Deoarece obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea implementării și utilizării coordonate a STI interoperabile în cadrul Comunității, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## Articolul 1

## Obiect și domeniu de aplicare

Prezenta directivă stabilește un cadru pentru implementarea și utilizarea coordonată și coerentă a STI, inclusiv STI interoperabile, în cadrul Comunității și elaborarea specificațiilor necesare în acest scop.

Ea se aplică tuturor STI pentru călători, vehicule și infrastructuri și interacțiunii acestora din domeniul transportului rutier, care include transportul urban, și interfețelor cu alte moduri de transport.

**Aplicarea prezentei directive și a măsurilor menționate la articolul 4 nu aduce atingere cerințelor statelor membre în materie de ordine și securitate publică.**

<sup>(1)</sup> A se vedea Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului || (JO L 3, 5.1.2005, p. 1) și Regulamentul (CE) nr. 683/2008 al Parlamentului European și al Consiliului || (JO L 196, 24.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>(3)</sup> JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

<sup>(4)</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

<sup>(5)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

Joi, 23 aprilie 2009

## Articolul 2

### Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (a) „sisteme de transport inteligente (STI)” înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor destinate transportului rutier (inclusiv infrastructurii, vehiculelor și utilizatorilor) **și gestionării traficului și mobilității**, precum și interfețelor cu alte moduri de transport, **care oferă posibilitatea emiterii de bilete interoperabile multimodale**;
- (b) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe;
- (c) „aplicație STI” înseamnă un instrument operațional pentru aplicarea STI;
- (d) „serviciu STI” înseamnă implementarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiența, confortul și/sau la facilitarea sau sprijinirea operațiunilor de transport și de călătorie;
- (e) „furnizor de servicii STI” înseamnă orice furnizor, public sau privat, de servicii STI;
- (f) „utilizator de STI” înseamnă orice utilizator de aplicații sau servicii STI, inclusiv călătorii, **participanții la trafic vulnerabili**, utilizatorii și operatorii infrastructurii de transport rutier, administratorii parcurilor de vehicule și operatorii serviciilor de urgență;
- (g) „dispozitiv nomad” înseamnă un echipament de comunicații sau informatic pe care conducătorul auto îl poate aduce în interiorul vehiculului și utiliza în trafic, cum sunt telefonul mobil, sistemul de navigație sau computerul de buzunar;
- (h) „platformă” înseamnă mediul funcțional, tehnic și operațional care permite implementarea, furnizarea sau exploatarea aplicațiilor și serviciilor STI;
- (i) **„participanți la trafic vulnerabili” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii și cicliștii, precum și motocicliștii și persoane cu handicap sau persoane cu mobilitate redusă;**
- (j) **„nivel minim al aplicațiilor și serviciilor STI” înseamnă nivelul de bază al aplicațiilor și serviciilor STI, care sunt elemente indispensabile ale Rețelei Transeuropene de Transport (RTE-T).**

## Articolul 3

### Implementarea STI

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura implementarea și utilizarea coordonată a unor aplicații și servicii STI interoperabile **eficace** în cadrul Comunității.
- (2) **Atunci când este posibil, statele membre garantează compatibilitatea inversă a aplicațiilor și serviciilor STI în cadrul Comunității.**
- (3) În special, statele membre:
  - (a) asigură punerea la dispoziția utilizatorilor STI și furnizorilor de servicii STI de date fiabile și actualizate *periodic* privind transportul rutier;

Joi, 23 aprilie 2009

- (b) se asigură că datele din trafic și de călătorie și alte informații pertinente pot fi schimbate între centrele competente de informații și control al traficului din diferite regiuni sau state membre;
- (c) **aplică STI la toate modurile de transport și interfețele dintre acestea, asigurând un nivel ridicat de integrare între toate modurile de transport;**
- (d) iau măsurile necesare pentru a integra sisteme STI de siguranță și securitate în vehicule și în infrastructura rutieră și pentru a dezvolta interfețe om-mașină sigure, în special pentru dispozitivele nomade;
- (e) iau măsurile necesare pentru a integra diverse aplicații STI care presupun schimbul de informații și comunicarea între vehicule și infrastructura rutieră într-o platformă unică;
- (f) **evită crearea unei fragmentări și discontinuități geografice.**
- (4) În ceea ce privește aplicațiile și serviciile STI pentru care sunt necesare servicii de datare și poziționare globale, continue, exacte și garantate, se utilizează infrastructuri prin satelit sau orice alte tehnologii, **cum ar fi DSRC**, care asigură un nivel echivalent de precizie.
- (5) În momentul adoptării măsurilor prevăzute la alineatele (1) și (2), statele membre **solicită respectarea principiilor** stabilite în anexa I.
- (6) **Statele membre iau în considerare particularitățile morfologice ale regiunilor izolate geografic și distanțele care trebuie parcurse pentru a ajunge la ele făcându-se excepție, dacă este cazul, de la principiul rentabilității enunțat la anexa I.**

## Articolul 4

## Specificații

- (1) Comisia definește specificații pentru implementarea și utilizarea STI ■ în următoarele domenii prioritare:
- (a) utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie;
- (b) continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor pe coridoarele europene de transport și în aglomerațiile urbane;
- (c) siguranța și securitatea rutieră;
- (d) integrarea vehiculului în infrastructura de transport.
- (2) **Comisia definește specificațiile pentru implementarea și utilizarea obligatorie a nivelului minim al aplicațiilor și serviciilor STI, în special în următoarele domenii:**
- (a) **furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real privind traficul și călătoria;**
- (b) **datele și procedurile pentru furnizarea unor servicii minime universale de informare privind traficul;**
- (c) **introducerea armonizată a sistemului paneuropean eCall;**
- (d) **adoptarea unor măsuri adecvate referitoare la locuri de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale și la sisteme de parcare și rezervare controlate prin mijloace telematice.**

Joi, 23 aprilie 2009

(3) *Comisia elaborează specificații pentru implementarea necesară și utilizarea STI peste nivelul minim al aplicațiilor și serviciilor STI, în cazul efectuării unor lucrări de construcții sau întreținere a Rețelei transeuropene de drumuri (TERN) cofinanțate de Comunitate.*

(4) *Specificațiile respectă principiile enunțate în anexa I și cuprind cel puțin elementele principale care figurează în anexa II.*

(5) *Pentru a garanta interoperabilitatea și repartizarea pasivelor, Comisia completează, acolo unde este necesar, elementele principale prevăzute la anexa II cu specificații pentru planificarea, implementarea și utilizarea operațională a serviciilor STI și stabilește conținutul serviciilor și obligațiile furnizorilor de servicii.*

(6) *Specificațiile stabilesc, în egală măsură, condițiile în care statele membre pot impune, în cooperare cu Comisia, norme suplimentare referitoare la prestarea acestor servicii pe întreg teritoriul lor sau pe o parte a acestuia.*

(7) *Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3).*

(8) *Comisia efectuează un studiu de evaluare a impactului înainte de adoptarea specificațiilor menționate la alineatele (5) și (6).*

(9) *Principiile suplimentare și/sau elementele principale ale specificațiilor care nu sunt prevăzute în prezenta directivă ar trebui adăugate la anexa I și/sau II în conformitate cu procedura menționată la articolul 251 din tratat.*

#### Articolul 5

Omologarea echipamentelor și a programelor informatice STI pentru infrastructura rutieră

(1) *Atunci când este necesar din motive de eficiență, inclusiv eficiență energetică, siguranță și securitate, sau din motive legate de protecția mediului, echipamentele și programele informatice STI care nu intră sub incidența Directivelor 2002/24/CE, 2003/37/CE și 2007/46/CE sunt omologate înainte de punerea în funcțiune.*

(2) *Pentru echipamentele și programele informatice STI prevăzute la alineatul (1), specificațiile relevante privind responsabilitatea sunt comunicate organismelor naționale responsabile cu omologarea echipamentelor și programelor informatice STI reglementate de prezenta directivă.*

(3) *Statele membre comunică Comisiei organismele naționale responsabile cu omologarea echipamentelor și aplicațiilor STI, inclusiv cu omologarea furnizorilor aplicațiilor STI care intră sub incidența prezentei directive. Comisia comunică aceste informații celorlalte state membre.*

(4) *Toate statele membre recunosc omologările eliberate de organismele naționale ale celorlalte state membre menționate la alineatul (3).*

(5) *Echipamentele și programele informatice STI pot fi introduse pe piață și puse în funcțiune numai dacă sunt corect instalate, întreținute și utilizate pentru scopurile în care au fost create și, prin urmare, nu pun în pericol sănătatea și siguranța persoanelor și a mediului, în conformitate cu legislația comunitară în domeniu, sau bunurile acestora, acolo unde este cazul.*

Joi, 23 aprilie 2009

(6) Se consideră că echipamentele și programele informatice STI respectă specificațiile adoptate menționate la articolul 4 dacă sunt conforme cu, acolo unde există în domeniu, standardele naționale sau europene, în conformitate cu Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice <sup>(1)</sup>;

## Articolul 6

### Comitetul pentru standarde și reglementări tehnice

În cazul în care un stat membru sau Comisia consideră că standardele menționate la articolul 5 alineatul (6) nu îndeplinesc în întregime specificațiile menționate la articolul 4, statul membru în cauză sau Comisia informează Comitetul permanent prevăzut la articolul 5 din Directiva 98/34/CE și prezintă dovezi. Comitetul emite de urgență un aviz.

Luând în considerare avizul comitetului menționat, Comisia notifică statelor membre dacă standardele în cauză trebuie retrase sau nu din comunicările prevăzute în articolul 5 din prezenta directivă.

## Articolul 7

### Norme privind confidențialitatea, securitatea și reutilizarea informațiilor

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru ca **colectarea, stocarea și prelucrarea** datelor cu caracter personal în contextul operării STI să fie efectuată în conformitate cu normele comunitare care protejează libertățile și drepturile fundamentale ale persoanei, și anume Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE.

(2) Pentru a asigura confidențialitatea, ar trebui încurajată utilizarea datelor anonime, după caz, pentru buna funcționare a aplicației și/sau serviciului STI.

(3) Datele cu caracter personal sunt prelucrate numai dacă procesarea este necesară pentru buna funcționare a aplicației și/sau serviciului STI.

(4) În cazul în care este vorba de categorii speciale de date, menționate la articolul 8 din Directiva 95/46/CE, datele sunt prelucrate numai dacă persoana vizată și-a dat consimțământul explicit în acest scop, acționând în cunoștință de cauză.

(5) Statele membre se asigură că datele și evidențele STI sunt protejate împotriva utilizării abuzive, în special împotriva accesului neautorizat, modificării sau pierderii și nu pot fi utilizate în alte scopuri decât cele menționate în prezenta directivă.

(6) Directiva 2003/98/CE || este aplicabilă.

■

## Articolul 8

### Programare

(1) Comisia pregătește un program de lucru anual pe baza elementelor principale stabilite la anexa II, prima dată cel târziu la ... (\*).

<sup>(1)</sup> JO L 204, 21.7.1998, p. 37.

(\*) Trei luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.



Joi, 23 aprilie 2009

(2) *Comisia ia în considerare rezultatele activității comitetelor instituite în temeiul altor acte comunitare ce au relevanță pentru diferitele domenii ale STI, inclusiv a Grupului consultativ european pentru STI menționat la articolul 10.*

(3) *Comisia, în strânsă colaborare cu statele membre, asigură consecvența generală și complementaritatea implementării STI cu alte politici, programe și acțiuni comunitare relevante.*

(4) *Comisia cooperează în mod activ cu structurile europene și internaționale de standardizare cu privire la dispozițiile prevăzute la anexele I și II.*

(5) *Comisia acționează în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 9 alineatul (2) în scopul:*

(a) *adoptării și modificării programelor de lucru anuale;*

(b) *stabilirii domeniilor prioritare de cooperare internațională.*

*Programul de lucru anual și domeniile prioritare de cooperare internațională se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.*

(6) *În conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3), Comisia adoptă, în cel mult ... (\*), un program de lucru, precum și obiective și termene pentru punerea în aplicare a elementelor principale menționate în anexa II.*

#### Articolul 9

##### Comitetul

(1) *Comisia este asistată de un comitet, Comitetul european pentru STI ||, format din reprezentanți ai statelor membre și prezidat de un reprezentant al Comisiei.*

(2) *Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.*

*Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.*

(3) *Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată.*

#### Articolul 10

##### Grupul consultativ european pentru STI

(1) *Comisia instituie un Grup consultativ european pentru STI, care îi oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării STI în Comunitate. Grupul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități pertinente.*

(2) *Comisia garantează că reprezentanții Grupului consultativ european pentru STI sunt competenți și că grupul include o reprezentare corespunzătoare a sectoarelor industriale și a utilizatorilor afectați de măsurile care ar putea fi propuse de Comisie în cadrul prezentei directive.*

(\*). *Șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.*

Joi, 23 aprilie 2009

(3) **Grupul consultativ european pentru STI are obligația să emită un aviz tehnic privind elaborarea specificațiilor prevăzute la articolul 4.**

(4) **Activitatea Grupului consultativ european pentru STI se desfășoară în mod transparent.**

#### Articolul 11

##### Raportare

(1) Statele membre înaintează Comisiei cel târziu ... (\*) un raport detaliat asupra activităților și proiectelor naționale referitoare la domeniile prioritare identificate la articolul 4 alineatul (1), care să includă cel puțin informațiile prevăzute în anexa III.

(2) Statele membre înaintează Comisiei cel târziu ... (\*\*) planuri de acțiuni naționale în materie de STI pentru următorii cinci ani, care să includă cel puțin informațiile prevăzute în anexa III.

(3) Statele membre prezintă ulterior rapoarte anuale privind progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea planurilor de acțiune.

(4) **Comisia transmite un raport la fiecare șase luni Parlamentului European și Consiliului cu privire la progresele înregistrate în implementarea prezentei directive, însoțite de o analiză referitoare la funcționarea dispozițiilor prevăzute la anexele I și II, și verifică dacă este necesară modificarea prezentei directive.**

**În special, Comisia transmite un raport la fiecare șase luni Parlamentului European și Consiliului cu privire la situația finanțării, și, dacă este necesar, Comisia prezintă o propunere referitoare la finanțarea implementării nivelului minim al aplicațiilor și serviciilor STI.**

#### Articolul 12

##### Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive cel târziu până la ... (\*\*\*). Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### Articolul 13

##### Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(\*) La șase luni de la intrarea în vigoare a directivei.

(\*\*) Doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(\*\*\*) 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Joi, 23 aprilie 2009

Articolul 14

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ||,

Pentru Parlamentul European  
Președintele

Pentru Consiliu  
Președintele

---

ANEXA I

PRINCIPII APLICABILE IMPLEMENTĂRII STI PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 3

Alegerea și implementarea aplicațiilor și serviciilor STI se bazează pe evaluarea necesităților și respectă următoarele principii:

- (a) eficacitate – capacitatea de a contribui în mod tangibil la soluționarea principalelor provocări cu care se confruntă transportul rutier european (de exemplu reducerea congestiei, diminuarea emisiilor, creșterea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate **și abordarea problemelor legate de participării la trafic vulnerabil**);
  - (b) rentabilitate – raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor;
  - (c) continuitatea geografică – capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în întreaga Comunitate **și la frontierele sale externe**, în special în TEN-T;
  - (d) interoperabilitate – capacitatea sistemelor de a face schimb de date și de a permite schimbul de informații și cunoștințe;
  - (e) gradul de maturitate – nivelul de dezvoltare;
  - (f) **intermodalitate - transferarea transportului de mărfuri de pe căile rutiere pe căile maritime de transport pe distanță scurtă, pe căile ferate sau pe căile navigabile interioare sau o combinație a acestor moduri de transport, în care călătoriile pe căile rutiere să fie cât mai eficiente posibil.**
-

Joi, 23 aprilie 2009

## ANEXA II

## ELEMENTELE PRINCIPALE ALE SPECIFICAȚIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 4

## (1) Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie

Specificațiile pentru utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie includ următoarele:

- (a) definirea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, în afara frontierelor, informații în timp real și corecte din trafic și de călătorie, în special:
- punerea la dispoziția furnizorilor de servicii STI de date publice corecte și în timp real privind drumurile și traficul, în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătorie;
  - facilitarea schimbului electronic transfrontalier de informații între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;
  - actualizarea periodică de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor publice rutiere și din trafic utilizate în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătorie;
  - actualizarea periodică a informațiilor în timp real din trafic și de călătorie de către furnizorii de servicii STI;
- (b) definirea cerințelor necesare pentru colectarea de către autoritățile publice competente de date rutiere și din trafic (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, în special pentru vehiculele grele de mărfuri) și comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, în special:
- disponibilitatea datelor publice rutiere și din trafic (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate) colectate de autoritățile publice competente pentru furnizorii de servicii STI;
  - facilitarea schimbului electronic de informații între autoritățile publice competente și furnizorii de servicii STI;
  - actualizarea periodică a datelor publice rutiere și din trafic (de exemplu, planuri de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate) de către autoritățile publice competente;
  - actualizarea periodică de către furnizorii de servicii STI a serviciilor și aplicațiilor STI prin utilizarea datelor publice rutiere și din trafic;
- (c) definirea cerințelor necesare pentru a garanta că datele publice rutiere și din trafic utilizate pentru hărțile digitale sunt corecte și accesibile producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe, în special:
- punerea la dispoziția producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe a datelor publice rutiere și din trafic utilizate pentru hărțile digitale;
  - facilitarea schimbului electronic de informații între autoritățile publice competente, părțile interesate și producătorii și furnizorii privați de hărți digitale;
  - actualizarea periodică de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor publice rutiere și din trafic utilizate pentru hărțile digitale;
  - actualizarea periodică a hărților digitale de către producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe;
- (d) definirea cerințelor minime pentru furnizarea gratuită de „mesaje universale privind traficul” tuturor participanților la trafic, precum și privind conținutul minim al acestor mesaje, în special:
- utilizarea unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră („mesaje universale privind traficul”) care să fie comunicată gratuit utilizatorilor de STI;
  - compatibilitatea „mesajelor universale privind traficul” și integrarea lor în serviciile STI în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătorie.

Joi, 23 aprilie 2009

- (2) Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor pe coridoarele europene de transport și în aglomerațiile urbane

Specificațiile pentru continuitatea și interoperabilitatea serviciilor de management al traficului și al mărfurilor pe coridoarele europene de transport și în aglomerațiile urbane includ următoarele:

- (a) definirea cerințelor minime/necesare pentru continuitatea serviciilor STI pentru mărfuri și pasageri pe coridoarele de transport și utilizând diferite moduri, în special:
- facilitarea schimburilor electronice de date și informații din trafic dincolo de frontiere, la nivel regional, sau între zone urbane și interurbane, între centrele de informare/de control al traficului implicate;
  - utilizarea fluxurilor de informații sau a interfețelor de trafic standardizate între centrele de informare/de control al traficului implicate;
- (b) definirea măsurilor necesare pentru utilizarea tehnologiilor STI inovatoare (RFID, **DSRC** sau Galileo/Egnos) ||, în special localizarea și urmărirea mărfurilor în timpul transportului și de la un mod la altul) pentru logistica transporturilor de mărfuri (eFreight), în special:
- accesul dezvoltatorilor de aplicații STI la tehnologiile STI pertinente și utilizarea acestora;
  - integrarea rezultatelor localizării (de exemplu prin RFID, (**DSRC**) și/sau Galileo/Egnos) în instrumentele și centrele de management al traficului;
- (c) definirea măsurilor necesare pentru elaborarea unei arhitecturi STI pentru mobilitatea urbană, inclusiv o abordare integrată și multimodală pentru planificarea călătoriilor, cererea de transport și managementul traficului, în special:
- disponibilitatea datelor privind transportul public, planificarea călătoriilor, cererea de transport, traficul și parcările pentru centrele urbane de control;
  - facilitarea schimbului electronic de date între diferitele centre urbane de control pentru transportul public sau privat și pentru toate modulele de transport posibile;
  - integrarea tuturor datelor și informațiilor pertinente într-o arhitectură unică;
- (d) definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii STI neîntrerupte în cadrul Comunității și la frontierele sale externe;**

- (3) Siguranța și securitatea rutieră

Specificațiile aplicațiilor STI pentru siguranța și securitatea rutieră includ următoarele:

- (a) definirea măsurilor necesare pentru introducerea armonizată a sistemului eCall paneuropean, inclusiv:
- disponibilitatea datelor obligatorii ale STI aflate la bord care trebuie să facă obiectul schimbului de informații;
  - disponibilitatea în centrele (de ajutor) de infrastructură rutieră (puncte de acces la serviciul public) a echipamentelor necesare pentru recepționarea datelor transmise din vehicule;
  - facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele (de ajutor) de infrastructură rutieră (puncte de acces la serviciul public);
- (b) definirea măsurilor necesare pentru garantarea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade, precum și siguranța mijloacelor de comunicare instalate la bord;
- (c) definirea măsurilor pentru garantarea siguranței participanților la trafic vulnerabili, prin utilizarea sistemelor de management al mobilității pentru furnizorii de servicii și utilizatori, sistemele de asistență pentru conducătorii vehiculelor (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) și interacțiunea om-mașină;**
- (d) definirea măsurilor necesare pentru garantarea siguranței și confortului participanților la trafic vulnerabili pentru toate aplicațiile STI;

Joi, 23 aprilie 2009

(e) definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale și a unor sisteme de parcare și rezervare bazate pe STI, în special:

- disponibilitatea unui număr suficient de zone de parcare;
- disponibilitatea informațiilor privind parcările pentru utilizatori;
- facilitarea schimbului electronic de informații între zonele de parcare, centre și vehicule;
- integrarea tehnologiilor STI pertinente atât în vehicule, cât și în zonele de parcare pentru actualizarea informațiilor privind locurile de parcare disponibile în scopul rezervării.

(4) Integrarea vehiculului în infrastructura de transport

Specificațiile STI utilizate pentru integrarea vehiculului în infrastructura de transport includ următoarele:

(a) definirea măsurilor necesare pentru integrarea diferitelor aplicații STI într-o platformă deschisă la bordul vehiculului, în special pe baza:

- identificării cerințelor funcționale aferente aplicațiilor STI existente sau planificate;
- definirii unei arhitecturi de sistem deschis care să garanteze interoperabilitatea/interconectarea cu sistemele și instalațiile infrastructurii;
- integrării „plug and play”, în viitor, a aplicațiilor STI noi sau actualizate într-o platformă deschisă instalată la bord;
- utilizării unui proces de standardizare pentru adoptarea arhitecturii și a specificațiilor privind platforma deschisă instalată la bord;

(b) definirea măsurilor necesare pentru continuarea dezvoltării și implementării de sisteme cooperative (infrastructura vehiculului), în special:

- facilitarea schimbului de date și informații între vehicule, între vehicule și infrastructură și între infrastructuri;
  - disponibilitatea, pentru părțile implicate (vehicule și infrastructura rutieră), a datelor sau informațiilor pertinente care urmează să fie schimbate;
  - utilizarea unui format de mesaj standard pentru acest schimb de date între vehicule și infrastructură;
  - definirea unei infrastructuri de comunicare pentru fiecare tip de schimb de date și informații între vehicule ||, între vehicule și infrastructură || și între infrastructuri ||;
  - **definirea unui cadru de reglementare privind interfața om-mașină pentru a soluționa problemele legate de răspundere și pentru a asigura o adaptare mai fiabilă a caracteristicilor funcționale ale STI în materie de siguranță la comportamentul uman;**
  - utilizarea proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.
-

Joi, 23 aprilie 2009

ANEXA III

LINII DIRECTOARE PENTRU CONȚINUTUL RAPOARTELOR PRIVIND ACȚIUNILE NAȚIONALE ÎN DOMENIUL STI  
MENȚIONATE LA ARTICOLUL 11

- (1) Rapoartele privind domeniile prioritare prevăzute la articolul 4 alineatul (1) furnizate de statele membre conform *articolului 11* acoperă nivelul național. Ele pot fi însă extinse și la nivelul regional și/sau local ales, dacă este cazul.
  
  - (2) Raportul care trebuie furnizat potrivit *articolului 11* alineatul (1) include cel puțin următoarele informații:
    - (a) strategia națională curentă în materie de STI;
    - (b) obiectivele acesteia și justificarea lor;
    - (c) o scurtă descriere a situației implementării STI și a condițiilor generale;
    - (d) domeniile prioritare ale acțiunilor curente și măsurile aferente;
    - (e) indicarea modului în care această strategie și aceste acțiuni sau măsuri sprijină implementarea coordonată și interoperabilă a aplicațiilor STI și continuitatea serviciilor în Comunitate [a se vedea articolul 4 alineatul (1)].
  
  - (3) Raportul care trebuie furnizat potrivit *articolului 11* alineatul (2) include cel puțin următoarele informații:
    - (a) strategia națională în materie de STI, inclusiv obiectivele acesteia;
    - (b) o descriere detaliată a implementării STI și a condițiilor generale;
    - (c) domeniile prioritare pentru acțiunile și măsurile aferente, inclusiv o indicare a modului în care acestea abordează domeniile prioritare definite la articolul 4 alineatul (1);
    - (d) detalii asupra implementării acțiunilor curente sau planificate cu privire la
      - instrumente;
      - resurse;
      - consultare și părți interesate;
      - etape principale;
      - monitorizare.
-