

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 16.12.2008
COM(2008) 886 final

COMUNICARE A COMISIEI

Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa

COMUNICARE A COMISIEI

Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa

1. INTRODUCERE

Agenda Lisabona reînnoită pentru creștere și locuri de muncă¹ are ca obiectiv realizarea unei creșteri puternice și de durată, precum și crearea de noi locuri de muncă de o mai bună calitate. Pe lângă aceasta, în revizuirea intermediară a Cărții albe din 2001² se subliniază rolul esențial al inovării în contextul asigurării mobilității în Europa într-un mod sustenabil, eficient și competitiv.

În acest context, Europa se confruntă cu provocări majore, cărora trebuie să le răspundă eficient pentru ca sistemul său de transporturi să își poată îndeplini pe deplin misiunea de a satisface nevoia de mobilitate a economiei și societății europene.

- Se estimează că blocajele din traficul rutier afectează 10% din rețeaua rutieră și generează anual costuri de 0,9-1,5 % din PIB-ul UE.³
- Transportul rutier generează 72% din totalul emisiilor de CO₂ produse în urma activităților de transport, ceea ce reprezintă o creștere de 32% (1990-2005).⁴
- Cu toate că accidentele rutiere mortale au înregistrat o scădere (cu 24% față de anul 2000 în UE 27), numărul acestora (42 953 de decese în 2006) este încă cu 6 000 peste nivelul propus, care viza o reducere cu 50% a accidentelor mortale în perioada 2001-2010.⁵

Aceste provocări devin iminente având în vedere nivelul estimat de creștere a transportului de marfă (50%) și de pasageri (35%) în perioada 2000-2020⁶.

Principalele obiective strategice care se impun în această situație vizează călătorii și transporturi

- mai ecologice,
- mai eficiente, inclusiv din punct de vedere energetic⁷,
- mai sigure.

¹ COM(2005) 24.

² COM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): Congestionarea traficului, o provocare globală: amploarea și perspectivele congestionării traficului în transporturile terestre, maritime și aeriene

⁴ DG TREN(2008): Energy and transport in figures 2007/08 (Energia și transporturile în cifre 2007/08).

⁵ Conform notei de subsol 4.

⁶ Conform notei de subsol 2.

⁷ COM(2006) 545.

Este așadar evident că abordările convenționale de tipul dezvoltării de noi infrastructuri nu pot avea rezultatele dorite în intervalul de timp impus de amploarea provocărilor existente. Se impun în mod clar soluții inovatoare, dacă se dorește realizarea de progrese rapide, pe măsura urgenței problemelor cu care se confruntă sectorul transporturilor. Este imperios necesar ca sistemele de transport inteligente să își joace rolul și să permită obținerea de rezultate tangibile.

2. SISTEMLILE DE TRANSPORT INTELIGENTE

„Sistemele de transport inteligente” presupun aplicarea tehnologiilor informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor. Astfel de aplicații sunt dezvoltate pentru diverse moduri de transport, precum și pentru a favoriza interacțiunea acestora (inclusiv platforme intermodale).

În domeniul transportului aerian, SESAR⁸ va constitui cadrul pentru implementarea unui sistem de nouă generație pentru managementul traficului aerian. Pe căile navigabile interioare sunt disponibile servicii de informații fluviale (RIS) în vederea gestionării utilizării căilor navigabile și a transportului de marfă. În rețeaua feroviară se introduc treptat Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) și aplicațiile telematice pentru transportul de marfă (TAF-TSI). Sectorul transportului maritim a introdus SafeSeaNet și sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor (VTMIS) și face progrese în direcția introducerii unui sistem automat de identificare a navelor (AIS) și a unui sistem de identificare și urmărire a navelor la distanță mare (LRIT). Printre exemplele de aplicații în domeniul sistemelor de transport inteligente rutiere se numără sistemele de management și control al traficului în zonele urbane și pe autostradă, sistemele de taxare rutieră electronică și cele de navigație rutieră. Cu toate acestea, până în momentul de față nu există un cadru european coerent de acest tip care să permită interconectarea transportului rutier cu alte moduri de transport.

3. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul plan de acțiune vizează accelerarea și coordonarea implementării sistemelor de transport inteligente (STI) în sectorul transportului rutier, inclusiv în ceea ce privește interfețele cu alte moduri de transport.

Planul de acțiune schițează șase domenii prioritare de acțiune. Pentru fiecare domeniu se prevăd acțiuni specifice, precum și un calendar precis de desfășurare. Pentru îndeplinirea acestora se impune stabilirea unui cadru și definirea unor proceduri și specificații, fapt care va necesita mobilizarea statelor membre și a altor părți interesate.

În fine, planul de acțiune va contribui la coordonarea resurselor și instrumentelor disponibile, pentru a oferi Uniunii Europene o valoare adăugată substanțială.

⁸ SESAR: *Single European Sky Air Traffic Management Research* (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european).

4. DE CE ESTE NECESARĂ O ABORDARE EUROPEANĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE STI ?

STI pot oferi avantaje clare în ceea ce privește eficiența, sustenabilitatea, siguranța și securitatea transportului și pot contribui în același timp la realizarea obiectivelor privind piața internă a UE și competitivitatea.

În Europa s-au desfășurat activități în acest domeniu încă din anii '80. În general, aceste activități s-au concentrat pe domenii specifice, cum ar fi transporturile ecologice și eficiente din punct de vedere energetic, congestionarea traficului rutier, managementul traficului, siguranța rutieră, securitatea operațiunilor de transport comercial sau mobilitatea urbană, însă deseori au fost puse în practică într-un mod necoordonat și fragmentat.

În ciuda acestor evoluții, este necesar ca anumite aspecte să fie abordate din perspectivă europeană, pentru a se evita apariția unui mozaic de aplicații și servicii STI. Printre aceste aspecte se numără continuitatea geografică, interoperabilitatea serviciilor și a sistemelor și standardizarea. Acestea ar trebui să faciliteze dezvoltarea de aplicații paneuropene, să garanteze furnizarea de date exacte și fiabile în timp real și să acopere în mod adecvat toate modurile de transport.

4.1. Ecologizarea transporturilor

Aplicațiile STI au un rol esențial în ecologizarea transporturilor⁹.

Pe anumite rute, tarifele diferențiate aplicate vehiculelor prin intermediul sistemelor de taxare rutieră electronică constituie o modalitate de influențare a cererii în materie de trafic.

Aplicațiile STI pentru planificarea călătoriilor, sistemele de navigație dinamică instalate la bordul autovehiculului și aplicațiile care permit șofatul ecologic contribuie în egală măsură la decongestionarea traficului, la reducerea presiunii exercitate de mobilitate asupra mediului și la economia de energie.

„Coridoarele de transport ecologice”¹⁰ reprezintă o inițiativă a UE de promovare a conceptului de transport de mărfuri integrat, care constă în combinarea modurilor de transport astfel încât să ofere alternative mai ecologice pentru transportul de mare distanță între platforme logistice. Utilizarea tehnologiilor STI avansate este esențială pentru atingerea acestui obiectiv.

4.2. Creșterea eficienței transporturilor

Producția și distribuția mărfurilor se bazează pe lanțuri logistice multimodale eficiente și rentabile, capabile să asigure transportul acestora în interiorul UE și în afara granițelor acesteia, în special atunci când este vorba de satisfacerea cerințelor de livrări „just-in-time” (exact la momentul potrivit). Instrumentele STI constituie un factor indispensabil pentru gestionarea unor astfel de lanțuri logistice, în special în ceea ce privește gestionarea fluxului fizic de mărfuri cu ajutorul unui canal electronic de transmitere a informațiilor (eFreight).

⁹ COM(2008) 433 — Comunicare privind ecologizarea transporturilor.

¹⁰ COM(2007) 607.

Serviciile de informații în timp real privind traficul și călătoriile (RTTI), disponibile tot mai mult în combinație cu sistemele de navigație prin satelit, sunt acum oferite atât din surse publice, cât și din surse private, facilitând astfel mobilitatea.

În multe regiuni din Europa STI stau deja la baza managementului efectiv al traficului urban și interurban, favorizând schimburile intermodale în principalele noduri și puncte de transfer.

Pe termen lung, sistemele cooperative bazate pe comunicarea și schimbul de informații între vehicule (V2V), între infrastructuri (I2I) și între vehicule și infrastructuri (V2I), precum și, acolo unde este cazul, poziționarea în timp și spațiu prin GNSS¹¹ își vor arăta adevăratul potențial.

4.3. Îmbunătățirea siguranței și securității rutiere

Cercetările întreprinse și primele implementări au ilustrat potențialul enorm de îmbunătățire a siguranței rutiere pe care îl au sistemele de asistență la volan, cum ar fi sistemul de control electronic al stabilității (ESC), sistemele de control automat al vitezei de croazieră (ACC), sistemul de asistență laterală (avertizare la depășirea liniei de demarcație dintre benzi și asistență la schimbarea benzii), sistemele de avertizare anticolidiune și de asistență pentru frânarea de urgență, precum și alte aplicații cum sunt e-Call (apeluri de urgență), sistemele de detectare a scăderii vigilenței șoferului, de alertă la depășirea vitezei și de blocaj în caz de depășire a limitei de alcoolemie. Numai sistemele ESC și eCall¹² ar putea salva până la 6 500 de vieți pe an în UE dacă ar fi integral implementate.

Ar trebui să se utilizeze mai eficient cele mai recente sisteme active de siguranță și cele mai noi sisteme avansate de asistență la volan, care și-au demonstrat avantajele în ceea ce privește siguranța la bord a ocupanților vehiculelor, precum și siguranța altor participanți la trafic (inclusiv a celor mai vulnerabile categorii). Declarația europeană de principii privind interfața om-mașină (HMI)¹³ trebuie extinsă pentru a permite proliferarea dispozitivelor nomade.

Sistemele de navigație, de localizare și de urmărire pot contribui la monitorizarea de la distanță, în trafic, a vehiculelor și a mărfurilor, de exemplu în cazul transportului de mărfuri periculoase sau de animale vii. Acestea îi pot ajuta pe șoferii de camion să identifice zonele de parcare sigure, să respecte reglementările în vigoare cu privire la perioadele de conducere și de repaus și pot pune bazele adoptării unei noi generații de tahografe digitale.

4.4. Valoarea adăugată oferită de UE în implementarea STI

Potențialul STI se poate realiza numai dacă implementarea acestor sisteme în Europa evoluează de la abordarea limitată și fragmentară din prezent către o perspectivă europeană. În această privință, îndepărtarea obstacolelor care frânează implementarea STI este crucială. UE are de îndeplinit un rol bine definit în crearea condițiilor-cadru necesare pentru implementarea accelerată și coordonată a STI, și anume stabilirea

¹¹ Global Navigation Satellite System (Sistem global de navigație prin satelit)

¹² COM(2007) 541.

¹³ C(2008)1742

priorităților strategice, alegerea componentelor STI generice care pot fi partajate sau reutilizate și stabilirea unui calendar clar.

Acțiunile comune la nivel european pot contribui direct la:

- abordarea aspectelor complexe ale implementării STI, având în vedere numărul mare de părți implicate, precum și necesitatea asigurării unei sincronizări atât la nivel geografic, cât și între partenerii implicați
- sprijinirea penetrării pe piață a serviciilor avansate de mobilitate destinate cetățenilor, promovând în același timp alternative de transport în comun care să înlocuiască utilizarea automobilului personal
- asigurarea condițiilor necesare pentru generarea economiilor de scară în vederea unei implementări a STI mai rentabile, mai rapide și mai puțin riscante
- accelerarea ritmului actual al implementării STI în transportul rutier și asigurarea continuității serviciilor pe întreg teritoriul Comunității
- consolidarea rolului de lider al industriei STI europene pe piețele internaționale prin încurajarea furnizării de produse și servicii inovatoare pentru producătorii de automobile, operatorii de transport, furnizorii de logistică și utilizatori.

Pentru a atinge aceste obiective, UE se poate folosi de mai multe instrumente: sprijin financiar, inițiative de standardizare, măsuri legislative și non-legislative.

5. CONSULTĂRI

Planul de acțiune a fost elaborat pe baza contribuțiilor primite în urma unei ample consultări a părților interesate. Contribuțiile s-au colectat în patru moduri: (i) interviuri cu părți interesate de nivel înalt din sectorul public și privat; (ii) ateliere; (iii) un chestionar online; (iv) discuții orientate în cadrul forumurilor părților interesate.

Interviurile au identificat o serie de necesități principale. Implementarea STI trebuie să fie sprijinită de politici publice, iar responsabilitățile trebuie să fie clar definite, inclusiv în ceea ce privește rolul cooperării dintre sectorul public și cel privat. În ceea ce privește coordonarea părților interesate, este necesară instituirea unui grup transsectorial la nivel înalt. Cei mai mulți dintre factorii interesați consultați consideră că Uniunea Europeană ar trebui să își asume mai multe responsabilități în vederea implementării viitoare a STI.

Printre aspectele prioritare identificate se numără managementul traficului, decongestionarea traficului pe coridoarele de mărfuri și în orașe, promovarea co-modalității, sistemele de siguranță instalate la bord, sistemele de furnizare în timp real a informațiilor privind traficul și călătoriile, precum și introducerea unei platforme deschise instalate la bord pentru integrarea aplicațiilor.

6. DOMENII PRIORITARE DE ACȚIUNE ȘI MĂSURI AFERENTE

Cele șase domenii prioritare propuse se bazează pe contribuțiile primite din partea factorilor interesați din sectorul public și privat și pornesc de la premisa că aplicațiile STI care urmează să fie implementate pe termen scurt și mediu trebuie să fie mature, să asigure un grad suficient de interoperabilitate și să fie capabile să genereze un efect catalizator în întreaga Europă.

Planul de acțiune are la bază o serie de inițiative în desfășurare ale Comisiei Europene, cum ar fi planul de acțiune privind logistica transportului de marfă¹⁴, planul de acțiune privind mobilitatea urbană¹⁵, implementarea Galileo¹⁶, pachetul pentru ecologizarea transporturilor¹⁷, inițiativa i2010 privind vehiculele inteligente¹⁸, inițiativa eSafety¹⁹, al șaptelea Program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică²⁰, inițiativa eCall²¹, platformele tehnologice europene²² și programele lor strategice de cercetare, precum și inițiativa CARS 21²³.

Activitățile descrise în prezentul document nu repetă nici nu dublează acțiunile existente, ci mai degrabă le completează, dezvoltând la maxim sinergiile și concentrându-se în mod coordonat pe aspectele de maximă prioritate.

6.1. Domeniul de acțiune 1: Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie

Numeroase aplicații STI de ultimă oră se bazează pe cunoașterea exactă a caracteristicilor rețelei rutiere și a regulilor de circulație în vigoare (de exemplu, străzile cu sens unic sau limitele de viteză). În trecut aceste informații erau în mare parte furnizate de către autorități, dar în prezent există o tendință de utilizare a surselor comerciale. Atunci când este în joc siguranța rutieră, este esențial ca aceste informații să fie validate și puse la dispoziția tuturor celor implicați în mod corect și echitabil, pentru a se garanta un management al traficului sigur și corect. Acest lucru se aplică, în special, în cazul sistemelor de cartografiere digitală, inclusiv în cazul proceselor aferente de colectare, validare și actualizare în timp util a datelor.

Aceleași considerente sunt valabile și în cazul furnizării (în timp real) a serviciilor de informații privind traficul și călătoriile. Printre aspectele specifice se numără noțiunea de „mesaje universale privind traficul”, care se referă la acel tip de mesaje care trebuie transmise gratuit tuturor participanților la trafic, în cadrul unui serviciu public de informare, coerența informațiilor provenind din surse diferite și necesitatea de a respecta cerințele impuse de operațiunile de gestionare a rețelelor.

Se propun următoarele acțiuni:

¹⁴ COM(2007) 607.
¹⁵ Urmează să se adopte în decembrie 2008.
¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo
¹⁷ COM(2008) 433.
¹⁸ COM(2007) 541.
¹⁹ www.esafetysupport.org
²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>
²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox
²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>
²³ COM(2007) 22.

	Acțiune	Data țintă
1.1	Definirea procedurilor pentru furnizarea unor servicii de informare în timp real privind traficul și călătoriile pe întreg teritoriul UE, în special prin soluționarea următoarelor aspecte: – furnizarea de servicii de informații privind traficul de către sectorul privat – furnizarea de informații privind regulile de circulație de către autoritățile din domeniul transporturilor – garantarea accesului autorităților publice la informații referitoare la siguranță colectate de întreprinderile private – garantarea accesului întreprinderilor private la informații publice pertinente	2010
1.2	Optimizarea colectării și furnizării de date rutiere și de planuri de circulație, reguli de circulație și rute recomandate (în special pentru vehiculele grele de mărfuri)	2012

	Acțiune	Data țintă
1.4	Definirea specificațiilor pentru datele și procedurile de furnizare gratuită a serviciilor minime de informații universale privind traficul (inclusiv definirea sistemului de colectare a mesajelor care trebuie furnizate)	2012
1.5	Promovarea dezvoltării unor sisteme naționale multimodale door-to-door de planificare a călătoriilor , luându-se în considerare alternativele de transport în comun și interconectarea acestora în Europa.	2009 - 2012

6.2. Domeniul de acțiune 2: Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor pe coridoarele europene de transport și în aglomerațiile urbane

Necesitatea adaptării la volume de trafic din ce în ce mai mari, în special pe cele mai importante coridoare de transport europene și în aglomerațiile urbane, încurajând în paralel sustenabilitatea politicilor de mediu și eficiența energetică, impune soluții inovatoare în domeniul managementului transporturilor și al traficului. În această privință, un management al traficului și al transporturilor global și dinamic este benefic pentru transportul de marfă urban și pe distanțe lungi și, în același timp, îmbunătățește co-modalitatea.

Tehnologiile STI sunt esențiale pentru introducerea eFreight²⁴, prin care se furnizează online, în mod securizat, informații privind localizarea și starea mărfurilor transportate (în special în cazul mărfurilor periculoase și al animalelor vii) în timpul transportului. Acest concept poate fi extins și la alte activități din lanțul de aprovizionare, cum ar fi schimbul de informații privind conținutul în scopuri comerciale sau de reglementare, prin utilizarea unor tehnologii inovatoare, cum ar fi identificarea prin radiofrecvență (RFID)²⁵, precum și exploatarea aplicațiilor sistemului EGNOS/Galileo de poziționare prin satelit. Aceste evoluții ar putea conduce în viitor la elaborarea conceptului de „cargo inteligent”, ceea ce ar însemna că mărfurile pot deveni „conștiente” de identitatea lor, de contextul și de locația în care se află, fiind în același timp conectate la o gamă largă de servicii de informații.

Taxarea vehiculelor care utilizează anumite rute sau zone se bazează din ce în ce mai mult pe anumiți parametri, cum ar fi dimensiunile vehiculului, nivelurile emisiilor, distanța parcursă sau anumite ore. Soluțiile STI care utilizează poziționarea prin satelit sau comunicațiile mobile oferă noi posibilități de implementare a unor astfel de sisteme de taxare și de acces la infrastructură.

²⁴ COM(2007) 607: Comunicarea Comisiei - Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă
²⁵ COM(2007) 96.

Se propun următoarele acțiuni:

	Acțiune	Data țintă
2.1	Definirea unui set de proceduri și specificații comune pentru a garanta continuitatea serviciilor STI pentru pasageri și mărfuri pe coridoarele de transport și în regiunile urbane/interurbane. Aceste activități ar include analiza comparativă și standardizarea fluxurilor de informații <i>door-to-door</i> , a interfețelor, a managementului traficului și a planificării călătoriilor și, în special, a planificării evenimentelor și urgențelor.	2011
2.2	Identificarea serviciilor STI care urmează să fie implementate în sprijinul transportului de mărfuri (eFreight) și elaborarea măsurilor corespunzătoare care să permită evoluția de la concept la realizare. Se va acorda o atenție specială aplicațiilor de localizare și urmărire a mărfurilor care utilizează tehnologii de ultimă oră, cum ar fi RFID și dispozitivele de localizare bazate pe EGNOS/Galileo.	2010
2.3	Sprijin pentru implementarea la scară extinsă a unei arhitecturi-cadru a STI europene , actualizată și multimodală, și definirea unei arhitecturi-cadru a STI pentru mobilitatea transporturilor urbane , inclusiv a unei abordări integrate pentru planificarea călătoriilor, cererea de transporturi, managementul traficului, gestionarea urgențelor, valoarea taxelor rutiere și utilizarea spațiilor de parcare și a transporturilor publice.	2010
2.4	Implementarea interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică ²⁶	2012/2014

6.3. Domeniul de acțiune 3: Siguranța și securitatea rutieră

Aplicațiile pentru siguranța și securitatea rutieră bazate pe STI și-au dovedit eficacitatea, însă avantajele globale de care se poate bucura societatea depind de amploarea implementării acestora. Printre aspectele care necesită atenție suplimentară se numără proiectarea unei interfețe om-mașină (HMI) sigure (utilizând rezultatele obținute în urma activităților desfășurate în cadrul elaborării „Declarației europene de principii”), integrarea dispozitivelor nomade²⁷ și garantarea siguranței categoriilor vulnerabile de participanți la trafic (de exemplu, persoanele în vârstă).

²⁶ Directiva 2004/52/CE

²⁷ Dispozitivele nomade sunt componente ale echipamentelor de informație și comunicații care pot fi aduse de către conducătorul auto în interiorul autovehiculului pentru a fi folosite în trafic. Este vorba despre telefoane mobile, sisteme de navigație, PC-uri de buzunar etc.

Prin urmare, eforturile de a promova cele mai bune practici în aceste domenii sunt esențiale pentru soluționarea acestor probleme.

Sisteme de transport se pot confrunta, la rândul lor, cu probleme legate de securitate. Trebuie avută în vedere securitatea transporturilor, în special necesitatea protejării călătorilor și a lucrătorilor din transporturi, precum și a garantării integrității facilităților și echipamentelor de transport, însă fără a pune în pericol eficiența și buna desfășurare a operațiunilor de transport.

Se propun următoarele acțiuni:

	Acțiune	Data țintă
3.1	Promovarea implementării unor sisteme avansate de asistență la volan și a unor sisteme STI de siguranță și securitate, inclusiv instalarea acestora în vehiculele noi (prin omologare) și, dacă este cazul, în vehiculele existente.	2009 - 2014
3.2	Sprijinirea platformei de implementare pentru introducerea armonizată a sistemului eCall ²⁸ paneuropean, inclusiv campanii de informare, actualizarea infrastructurilor punctelor de acces la serviciile publice și evaluarea nevoii de reglementare.	2009
3.3	Elaborarea unui cadru de reglementare privind o interfață om-mașină instalată la bord sigură și integrarea dispozitivelor nomade, pe baza Declarației europene de principii ²⁹ privind siguranța și eficiența sistemelor de informații și comunicații instalate la bord.	2010
3.4	Elaborarea de măsuri adecvate care să includă orientări în materie de cele mai bune practici privind impactul aplicațiilor și serviciilor STI asupra siguranței și confortului categoriilor vulnerabile de participanți la trafic.	2014
3.5	Elaborarea de măsuri adecvate care să includă orientări în materie de cele mai bune practici privind spațiile de parcare securizate pentru camioane și vehicule comerciale și privind sistemele telematice de parcare și rezervare.	2010

6.4. Domeniul de acțiune 4: Integrarea vehiculului în infrastructura de transport

Utilizarea componentelor și a sistemelor STI este prevăzută de mai multe acte normative și acorduri voluntare aplicabile vehiculelor private sau comerciale. Exemplele în acest sens includ dispoziții privind transportul mărfurilor periculoase și

²⁸ COM(2005) 431, COM(2003) 542.
²⁹ C(2006)7125

al animalelor vii, tahograful digital³⁰, sistemele de taxare rutieră electronică și sistemul eCall. Până în prezent, majoritatea acestor acte și acorduri au evoluat independent unele de altele, astfel că există puține sinergii, deși necesitățile sunt aceleași.

Raționalizarea și integrarea acestor aplicații într-o structură coerentă de sisteme deschise ar duce la creșterea eficienței și a funcționalității, la reducerea costurilor și sporirea extensibilității, permițând integrarea „plug and play” a unor aplicații viitoare noi sau actualizate, cum sunt cele ale dispozitivelor nomade și cele care utilizează serviciile GNSS de poziționare și date avansate. Această structură de sisteme deschise ar avea forma unei platforme instalate la bord, ceea ce ar garanta interoperabilitatea/interconectarea cu sistemele și instalațiile infrastructurii. Datorită unei astfel de abordări modulare, este posibilă integrarea ulterioară a unor funcții suplimentare pentru siguranța la bord, interfața om-mașină, mobilitatea personală, sprijinul logistic și accesul la informații multimodale, precum și pentru eventuala identificare electronică a vehiculelor.

Această platformă ar trebui introdusă într-o primă etapă în vehiculele comerciale. Reacțiile pozitive la aceste aplicații ar contribui la accelerarea introducerii aplicațiilor STI integrate în vehiculele private, stimulând astfel crearea unei piețe europene de produse și servicii la bord originale sau vândute separat.

Dezvoltarea unor sisteme de cooperare bazate pe schimbul de informații și pe comunicarea între vehicule și cu infrastructura rutieră înregistrează, la rândul său, progrese rapide, astfel că trebuie să fie puternic promovată.

Se propun următoarele acțiuni:

	Acțiuni	Data țintă
4.1	Adoptarea unei arhitecturi de platformă deschisă instalată la bord pentru furnizarea de servicii și aplicații STI, inclusiv interfețele standard. Rezultatul acestei acțiuni ar fi înaintat ulterior organismelor de standardizare competente.	2011
4.2	Dezvoltarea și evaluarea de sisteme de cooperare în vederea definirii unei abordări armonizate; evaluarea strategiilor de implementare, inclusiv a investițiilor în infrastructuri inteligente.	2010-2013
4.3	Definirea specificațiilor pentru comunicarea între infrastructuri (I2I), între vehicule și infrastructură (V2I) și între vehicule (V2V) în sisteme cooperative.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Definirea unui mandat acordat organizațiilor de standardizare europene în vederea elaborării unor	2009-2014

³⁰

Regulamentul (CE) nr. 2135/98.

	standarde armonizate de implementare a STI, în special în ceea ce privește sistemele cooperative.	
--	---	--

6.5. Domeniul de acțiune 5: Securitatea și protecția datelor și responsabilitate

Procesarea datelor (în special a celor personale și financiare) în cadrul aplicațiilor STI ridică o serie de probleme, întrucât este în joc protecția datelor cu caracter personal ale cetățenilor. În același timp, integritatea, confidențialitatea și disponibilitatea datelor trebuie garantate pentru toate părțile implicate, în special pentru cetățeni. În fine, utilizarea aplicațiilor STI determină apariția unor cerințe suplimentare în ceea ce privește responsabilitatea. Aceste chestiuni pot reprezenta obstacole majore în calea unei largi penetrări pe piață a serviciilor STI dacă nu se demonstrează că drepturile cetățenilor sunt pe deplin protejate.

Se propun următoarele acțiuni:

	Acțiune	Data țintă
5.1	Evaluarea aspectelor legate de securitatea și protecția datelor cu caracter personal corespunzătoare procesării datelor în cadrul aplicațiilor și al serviciilor STI și propunerea unor măsuri care să respecte integral legislația comunitară.	2011
5.2	Soluționarea problemelor de responsabilitate aferente utilizării aplicațiilor STI, în special a sistemelor de siguranță instalate la bord.	2011

6.6. Domeniul de acțiune 6: Cooperare și coordonare europeană în domeniul STI

Implementarea coordonată a STI în UE impune existența unei cooperări intense și eficace între toate părțile implicate la nivel european, care să ducă la apropierea cerințelor în materie de implementare, la o mai bună sincronizare a activităților de implementare și la evitarea soluțiilor individuale, naționale sau brevetate, care constituie obstacole în calea integrării europene.

Este necesar să se difuzeze cele mai bune cunoștințe existente cu privire la costurile și beneficiile proiectelor STI din perspectiva ciclului de viață complet, precum și feedback-ul cu privire la experiențele pertinente, pentru ca autoritățile publice din întreaga Europă să poată lua decizii de investiții în cunoștință de cauză. Pentru ca implementarea la scară europeană a STI să devină o realitate, este esențial să se convină asupra unor metode comune de evaluare și a unor instrumente uniforme care să stea la baza deciziilor.

O astfel de implementare coordonată a STI pe teritoriul Europei presupune, de asemenea, o mai mare implicare a autorităților municipale și regionale, în special la nivel urban și interurban. Este necesar să se furnizeze îndrumări și sprijin tehnic pentru a facilita și a fundamenta obținerea consensului și procesul de decizie.

În fine, implementarea măsurilor din prezentul plan de acțiune va necesita crearea unei structuri de administrare adecvate. Statele membre ar trebui să își propună ca obiectiv atingerea unui acord asupra unei agende comune în domeniul STI și asupra metodelor pentru a trece de la planificare la implementarea coordonată, de exemplu prin realizarea de investiții concertate sau de inițiative de armonizare.

Se propun următoarele acțiuni:

	Acțiune	Data țintă
6.1	Propunerea unui cadru juridic pentru coordonarea implementării STI la nivel european.	2008
6.2	Elaborarea unui set de instrumente pentru sprijinirea deciziilor , în vederea facilitării deciziilor de investiții în aplicații și servicii STI. Acestea ar trebui să includă o evaluare cantitativă a impactului economic, social, financiar și operațional și să acopere aspecte precum acceptarea de către utilizatori, raportul cost/beneficii pe durata ciclului de viață, precum și identificarea și evaluarea celor mai bune practici în materie de achiziții publice și de implementare a instalațiilor.	2011
6.3	Elaborarea de linii directoare pentru finanțarea publică, atât din surse comunitare (de exemplu TEN-T sau fondurile structurale), cât și din surse naționale, a instalațiilor și a serviciilor STI, în funcție de evaluarea valorii lor economice, sociale și operaționale.	2010
6.4	Crearea unei platforme specifice de colaborare în domeniul STI între statele membre și autoritățile regionale/locale pentru a promova inițiativele STI în domeniul mobilității urbane .	2010

7. PERSPECTIVE

Prezentul plan de acțiune propune o abordare având ca obiectiv implementarea coerentă și accelerată a STI în întreaga Europă, pe baza obiectivelor strategice. Domeniile de acțiune prioritare și măsurile de sprijin detaliate mai sus sunt concepute în vederea atingerii acestui obiectiv. Prin integrarea și completarea diverselor activități care au beneficiat în trecut de sprijin la nivel european și național, această abordare va permite exploatarea deplină a lucrărilor aflate în curs și a aplicațiilor și serviciilor deja implementate cu succes. Această combinație va oferi un cadru optim pentru ca STI să aibă o contribuție semnificativă la îndeplinirea obiectivului unei mobilități mai sustenabile în Europa.

Deși sprijină o perspectivă pe termen scurt și mediu prin efortul de promovare a implementării STI în UE, prezentul plan de acțiune vizează elaborarea unei viziuni pe termen lung care să definească cu claritate rolul STI în cadrul sistemului de transport european al viitorului.

Comisia Europeană va prezenta un raport privind progresele înregistrate cu privire la implementarea planului de acțiune în 2012. Acest raport va reexamina și, dacă este necesar, va extinde domeniile prioritare precum și aria de cuprindere a acțiunilor.

Prezenta comunicare este însoțită de o propunere de directivă de instituire a cadrului pentru coordonarea implementării STI.