

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 16.12.2008
COM(2008) 887 final

2008/0263 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

La revisión intermedia del Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la política de transportes señala que la innovación contribuirá de forma significativa a un desarrollo más sostenible (es decir, seguro, eficiente, no contaminante y continuado) del transporte por carretera, en particular merced a las tecnologías de la información y las comunicaciones, y, más concretamente, a **los sistemas de transporte inteligentes (STI)**.

No obstante, las soluciones que ofrecen los STI se han ido incorporando al transporte por carretera más lentamente de lo previsto y, en general, los servicios se están implantando de forma fragmentaria. Todo ello ha dado lugar a un mosaico de soluciones nacionales, regionales y locales carente de armonización que pone en peligro la integridad del mercado único. Como consecuencia de ello, los STI no se utilizan de manera eficaz y no pueden contribuir efectivamente al logro de los objetivos (de la política de transportes) ni a la resolución de los problemas cada vez más graves con que se enfrenta el transporte por carretera.

El objetivo general de la presente propuesta es establecer un marco para agilizar y coordinar el despliegue y el uso de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera, así como las interfaces con otros modos de transporte, con el fin de impulsar un transporte de viajeros y mercancías más eficaz, respetuoso con el medio ambiente, seguro y protegido en la Unión Europea. Entre los objetivos específicos figuran aumentar la interoperabilidad del sistema, ofrecer un acceso ininterrumpido, favorecer la continuidad de los servicios y establecer un mecanismo de cooperación eficaz entre todas las partes interesadas del sector. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, se considera que el medio más adecuado para alcanzar el objetivo previsto es una directiva (marco). Con todo, las disposiciones de aplicación de carácter técnico, es decir, los procedimientos y especificaciones, serán adoptadas por la Comisión, asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros. Sin perjuicio de las funciones que desempeñe dicho comité, la Comisión creará un grupo consultivo europeo sobre los STI que reunirá a representantes de los grupos de interés del sector y asesorará a la Comisión sobre los aspectos comerciales y técnicos de la aplicación y el despliegue de los STI en la UE.

• Contexto general

La creciente congestión de nuestro sistema de transportes (según las previsiones, el transporte de mercancías y de viajeros por carretera se incrementará un 55 % y un 36 %, respectivamente, de aquí a 2020) y el consumo de energía y los efectos negativos en el medio ambiente que de ello se derivan (las emisiones de CO₂ procedentes del transporte aumentarán un 15 % más de aquí a 2020) requieren fórmulas innovadoras para responder a necesidades y exigencias cada vez mayores en materia de transporte y movilidad. Medidas tradicionales tales como la ampliación de las actuales redes de transporte no bastarán, por lo que hay que encontrar nuevas soluciones.

La Comisión ha prestado hasta ahora considerable apoyo a las actividades de investigación y desarrollo en el ámbito de los STI centrados en el transporte por carretera y los resultados de

la investigación se aplicaron por primera vez a través de los proyectos eurorregionales de despliegue de STI, financiados dentro del programa de la red transeuropea de transportes.

Una de las principales propuestas de i2010 es la iniciativa del vehículo inteligente, cuyo objetivo es reducir los accidentes, la congestión y la paralización del tráfico, así como el consumo de combustible y las emisiones de CO₂: el control electrónico de estabilidad limita el número de accidentes al ayudar a los conductores a mantener el control de su vehículo cuando éste derrapa, mientras que el sistema de llamada de emergencia en el vehículo (*eCall*) consiste en una caja negra instalada en los vehículos que envía información por medios inalámbricos sobre el despliegue de la almohadilla de seguridad y el sensor de colisión, así como coordenadas de localización a los servicios de socorro locales.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La presente propuesta se centra en las aplicaciones y servicios de STI relacionados con el transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte. Entre las iniciativas similares dedicadas a otros modos de transporte cabe citar la investigación sobre la gestión del tránsito aéreo en el contexto del cielo único europeo (SESAR) en el sector del transporte aéreo, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) en el sector del transporte por ferrocarril y los servicios de información fluvial (RIS) en el sector del transporte por vía navegable. En el transporte marítimo ya se han introducido *SafeSeaNet* y sistemas de gestión e información del tráfico marítimo (VTMIS), y se han logrado progresos con miras a la implantación de un sistema de identificación automática (AIS) y un sistema de identificación y seguimiento a gran distancia de buques (LRIT).

También existe una serie de disposiciones en el sector del transporte por carretera, en particular la Directiva 2004/52/CE relativa a los sistemas de telepeaje, el Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 2007/46/CE por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. Se velará por que exista una coherencia patente con la labor de los comités pertinentes.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta respaldará varios de los objetivos (microeconómicos) de la estrategia de Lisboa para el crecimiento y el empleo. Contribuirá ante todo al objetivo de facilitar la difusión y el uso efectivo de los STI. También contribuirá a los siguientes objetivos:

- Facilitar todas la formas de innovación: transferencia transfronteriza de conocimientos sobre el despliegue efectivo de los STI.
- Ampliar, mejorar y conectar las infraestructuras europeas, y completar los proyectos transfronterizos prioritarios: se examinará la conveniencia de instaurar sistemas adecuados de tarificación por el uso de las infraestructuras.
- Fomentar el uso sostenible de los recursos y aumentar las sinergias entre la protección del medio ambiente y el crecimiento, en particular promoviendo la introducción de medios para internalizar los costes externos.

- Incrementar y mejorar las inversiones en I+D, especialmente por parte de la empresa privada: se propondrán mejores condiciones generales para la explotación de soluciones de STI innovadoras.

En la revisión del Libro Blanco sobre la política de transportes de 2006, la Comisión señalaba que la congestión del tráfico, la seguridad energética y el cambio climático constituían las principales dificultades con que ha de enfrentarse el sector del transporte en la Unión Europea. De esa revisión surgieron nuevas orientaciones de actuación en materia de eficiencia, innovación, logística y ecologización del transporte plenamente coincidentes con los objetivos básicos de **la estrategia de Lisboa**.

La Comunicación ***Hacia un transporte más ecológico***, adoptada por la Comisión en julio de 2008 (COM 2008(433)), prevé en su capítulo 4 **un plan de despliegue de sistemas de transporte por carretera inteligentes**, acompañado de una iniciativa legislativa que establece un planteamiento común para favorecer la comercialización y utilización de las tecnologías existentes. Además, un uso más eficaz de las infraestructuras existentes entrañará una menor necesidad de nuevas infraestructuras y permitirá evitar la fragmentación de los hábitats y el sellado del suelo.

La presente propuesta también concuerda con **la estrategia de la UE en favor del desarrollo sostenible** por cuanto aborda algunas de las cuestiones esenciales a las que se decidió dar mayor impulso durante el proceso de revisión de 2005. El vínculo clave entre ellas es el objetivo de lograr un transporte más sostenible, es decir, de mejorar la gestión de la demanda de transporte y contribuir a la consecución del objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en carretera de aquí a 2010 (en comparación con 2000). Entre otras cuestiones que se tratarán indirectamente cabe citar la reducción del consumo de energía de la UE, que a su vez limitará los efectos del cambio climático.

Además, la propuesta apoya la aplicación del Reglamento (CE) nº 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas (sistemas de navegación).

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Entre noviembre de 2007 y finales de enero de 2008 se organizaron trece entrevistas con expertos de alto nivel y personalidades de organizaciones de partes interesadas públicas y privadas. Estas entrevistas se plasmaron en un inventario inicial de observaciones sobre los factores que impiden un despliegue y una penetración del mercado más generalizados de los STI. También se abordaron las medidas que podían tomarse para hacer posible una asimilación más rápida de los STI.

A fin de examinar y consolidar estos resultados, se celebraron dos seminarios públicos (22 de febrero y 26 de marzo de 2008), con la asistencia de más de 200 participantes. Dichos seminarios se completaron con una sesión del Foro *eSafety* (Liubliana, 25 de abril de 2008).

Se efectuó una consulta pública en Internet del 29.2.2008 al 31.3.2008. Pueden consultarse sus resultados en http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/STI_en.htm.

Por último, los delegados de los Estados miembros examinaron la justificación de las medidas específicas presentadas en una reunión celebrada en Bruselas el 26 de mayo de 2008.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

De las entrevistas se extrajeron las principales conclusiones siguientes:

- Penetración en el mercado: es necesario agilizar el despliegue de los STI, especialmente en los sectores del transporte urbano y de mercancías. El despliegue debería efectuarse en función de las políticas y tener como objetivo una mayor utilización de la capacidad infraestructural existente, al tiempo que se incrementan la eficiencia y seguridad de las operaciones de transporte.
- Requisitos de implantación: Es preciso llegar a un acuerdo a escala europea sobre la interoperabilidad de aplicaciones y servicios para hacer posible la prestación de servicios transfronterizos ininterrumpidos. Ese acuerdo debe incluir la armonización, y cuando proceda la normalización, de reglas y procedimientos en materia de recopilación y tratamiento de datos.
- Estrategia de despliegue: el despliegue y la integración generalizados de servicios a bordo del vehículo (por ejemplo, alerta de velocidad, llamada de emergencia, información en tiempo real sobre el tráfico) exigen una estrategia global y medidas concertadas apoyadas por las principales partes interesadas de la industria, las entidades responsables de la red viaria y los operadores de la red.
- Coordinación de las partes interesadas: debe crearse un grupo de coordinación intersectorial que reúna a las principales partes –desarrolladores de aplicaciones, industria y autoridades públicas– para así poder pasar del dicho al hecho.

Estas conclusiones fueron refrendadas, y en algunos casos ampliadas, por los resultados de los seminarios:

- Estrategia de implantación: debería plasmarse en un plan de trabajo detallado en el que se indicaran claramente las medidas previstas y las responsabilidades de las diversas partes (Comisión, autoridades públicas, industria, etc.). En su caso, las medidas deberían apoyarse en una base jurídica adecuada. En relación con determinadas aplicaciones y servicios específicos, se consideraron relevantes los siguientes aspectos:
 - (1) Interacción persona-máquina: son necesarias plataformas e interfaces normalizadas por motivos de seguridad.
 - (2) Sistemas de seguridad para vehículos: los sistemas cooperativos (que hacen posible la interacción entre vehículos e infraestructuras a través de las comunicaciones móviles) requieren una implantación sincronizada en el vehículo y las infraestructuras.
 - (3) Llamada de emergencia en el vehículo (eCall): no debería introducirse como aplicación independiente.

- (4) Pago electrónico: se considera importante instaurar sistemas de telepeaje a escala nacional y transfronteriza a fin de garantizar tarifas justas y equitativas a todos los usuarios del transporte comercial.
 - (5) Gestión del tráfico: la complejidad de las operaciones de gestión del tráfico viario, que abarcan los medios de transporte por carretera públicos y privados y sus interfaces con otros modos de transporte, exige nuevas fórmulas de gestión y control del tráfico más globales y sistémicas. Para alcanzar este ambicioso objetivo se considera crucial establecer una amplia plataforma de intercambio de información entre las partes interesadas (operadores de redes y servicios, entidades responsables de la red viaria, autoridades regionales y locales, etc.).
- Concertación y coordinación con miras a la elaboración del plan de trabajo: a todas luces es necesaria una estructura de coordinación de la UE, pero ésta no debería superponerse a organismos similares tales como el Foro *eSafety*, ERTICO, etc.
 - Estudios de rentabilidad: se considera prioritario elaborar estudios de rentabilidad para delimitar con precisión de qué modo han de cooperar los sectores público y privado en lo que se refiere a las aplicaciones y servicios de STI.

Todos estos aspectos y contribuciones se han tenido debidamente en cuenta en las medidas que se exponen a continuación (véase el plan de acción relativo a los STI).

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

Sistemas de transporte inteligentes.

Metodología utilizada

Entrevistas y seminarios con las partes interesadas; reuniones con expertos de los Estados miembros; estudio preparatorio para la evaluación de impacto sobre el plan de acción de la CE relativo a los STI.

Principales organizaciones y expertos consultados

Se solicitaron los servicios de expertos principales de COWI-ECORYS y Ankerbold Consulting a fin de elaborar el estudio preparatorio para la evaluación de impacto y realizar las entrevistas con las partes interesadas, respectivamente.

Se organizaron trece entrevistas entre noviembre de 2007 y enero de 2008 con expertos de alto nivel y personalidades que representaban a las siguientes partes interesadas: ministerios nacionales de transportes, organismos gubernamentales de desarrollo y despliegue de STI, autoridades municipales, una organización internacional basada en la adhesión que reúne a diversos socios con el fin de desarrollar servicios basados en los STI, explotadores de peajes de autopistas, proveedores de servicios de información basados en los STI, una organización basada en la adhesión que representa a la industria del transporte pesado por carretera, representantes de las direcciones de las autoridades viarias nacionales, un operador de telecomunicaciones móviles y un proveedor de componentes electrónicos a la industria de la automoción y a la industria de fabricación de automóviles y camiones.

A fin de consolidar los resultados de estas entrevistas, se celebraron dos seminarios el 22 de febrero y el 26 de marzo de 2008, con más de 200 participantes en total. Estas actividades se completaron con una reunión específica del Foro *eSafety*¹, celebrada en Liubliana el 25 de abril de 2008.

Por último, los delegados de los Estados miembros examinaron la justificación de las medidas específicas presentadas en una reunión celebrada en Bruselas el 26 de mayo de 2008.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

Para hacer posible un despliegue más rápido y coordinado de los STI en el sector del transporte por carretera europeo es necesario crear una amplia estructura de coordinación y un foro oficial con todas las partes interesadas en el que las autoridades públicas y los operadores comerciales puedan reunirse para examinar actividades de búsqueda de consenso que fomenten la colaboración entre los sectores público y privado. Mientras no existan plataformas adecuadas, se recomienda la organización de «mesas redondas» para lograr ese consenso. Es necesario algún tipo de estructura de gobernanza de los STI compuesta por una jerarquía de grupos a fin de buscar el consenso y coordinar el despliegue de los STI a escala local, regional, nacional y europea.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Puede consultarse un resumen de la primera ronda de consulta de las partes interesadas en Internet:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/STI_en.htm.

• **Evaluación de impacto**

Se han considerado tres opciones de actuación:

Opción A: No adoptar nuevas medidas suplementarias

Esta opción tiene en cuenta las actividades en curso de la Comisión como, por ejemplo, las actividades de investigación específicas, la iniciativa del vehículo inteligente (investigación, armonización técnica y concienciación), el apoyo al despliegue (*EasyWay*, *CIVITAS*), las actividades aisladas de normalización y la consulta de las partes interesadas. Los servicios de la Comisión seguirán prestando apoyo financiero para investigación y despliegue, acuerdos voluntarios, mandatos específicos de normalización y labores (limitadas) de reglamentación, si bien cabe destacar la escasa coordinación existente entre los sectores público y privado y entre los Estados miembros.

Continuar con este planteamiento significará en última instancia mantener la fragmentación de las aplicaciones y los servicios de STI que actualmente existe en los diversos Estados miembros, lo cual dará lugar a un despliegue poco equilibrado y a la discontinuidad de los servicios de STI en el conjunto de la Unión.

Opción B: Resolver los problemas optando por medidas que favorezcan la coordinación y las sinergias

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

La opción B se centrará en las principales medidas prioritarias siguientes:

- (1) Creación de **una plataforma funcional abierta a bordo del vehículo** que permita la utilización múltiple de componentes clave (tecnologías de las comunicaciones, determinación de la posición, capacidad de procesamiento e interfaz persona-máquina).
- (2) Creación de un **Grupo de Alto Nivel** que sirva de foro a las partes interesadas del sector de los STI para intercambiar información, elaborar una visión global, redactar directrices sobre el despliegue de los STI y asesorar a la Comisión.
- (3) Elaboración de un marco para un uso óptimo de los **datos sobre carreteras y tráfico**.
- (4) Creación de un marco para garantizar **la continuidad de los servicios de STI** (por ejemplo, interfaces entre transporte urbano e interurbano).
- (5) Examen de cuestiones relacionadas con la seguridad y protección de datos, **la privacidad y la responsabilidad**.

En el marco de esta opción se abordarán cuestiones horizontales que inciden indirectamente en la implantación de los STI, haciéndose hincapié en una mayor concertación entre todas las partes interesadas. Se espera que esta estrategia descendente resulte constructiva y eficaz, y dé lugar a medidas sincronizadas que permitan que los servicios de STI penetren en el mercado de forma más armonizada y con mayor apoyo que en el caso de la opción A.

La opción B hará uso de los instrumentos de que disponen los servicios de la Comisión para apoyar las solicitudes conjuntas de normalización y determinar y clasificar por orden de prioridad los requisitos necesarios para la ayuda financiera o las actividades legislativas.

Opción B+: Opción B ampliada con una directiva y un procedimiento de comité

La opción B+ se basa en las mismas medidas que la opción B, pero confiere carácter oficial a los aspectos relacionados con la cooperación y la coordinación. El Grupo de Alto Nivel sobre los STI quedará sustituido por:

- (1) **un Comité Europeo de STI**, compuesto por representantes de los Estados miembros, cuya labor consistirá en asistir a la Comisión a la hora de adoptar medidas específicas en determinados ámbitos (correspondientes a las medidas básicas de facilitación de la opción B) a través de un procedimiento de comité, y
- (2) **un Grupo Consultivo sobre los STI**, compuesto por representantes de alto nivel de los distintos sectores interesados (por ejemplo, proveedores de servicios de STI, asociaciones de usuarios, operadores de transporte y de instalaciones, industria de fabricación, interlocutores sociales, asociaciones profesionales existentes, etc.), que asesorará a la Comisión sobre aspectos comerciales y técnicos y examinará las necesidades y prioridades de proveedores y usuarios.

La Comisión, asistida por el Comité Europeo de STI:

- cuando proceda, decidirá adoptar, en el marco de su mandato, medidas específicas con miras a:

- (1) la elaboración de procedimientos y especificaciones, en particular para agilizar el despliegue y la utilización de datos sobre tráfico y desplazamientos, la gestión del tráfico europeo por carretera, la continuidad de los servicios de STI para transporte de mercancías y pasajeros, la seguridad vial y la protección del transporte, la creación de una plataforma abierta a bordo del vehículo para los servicios de STI, recurriéndose en especial a un proceso de normalización (CEN/CENELEC/ETSI);
 - (2) la homologación de equipos y soportes lógicos de STI para infraestructuras viarias que no entren dentro del ámbito de aplicación de las Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE².
- intercambiará información con los Estados miembros.

Gracias a los actos de Derecho derivado propuestos mediante el procedimiento de comité, la Comisión podría establecer un sistema de coordinación efectiva entre las partes interesadas a fin de superar los obstáculos existentes.

La principal diferencia entre las opciones B y B+ radica en la adopción de una directiva que impondrá a los Estados miembros una serie de obligaciones en los ámbitos prioritarios esenciales determinados en la opción B, y en la sustitución del Grupo de Alto Nivel por el Comité Europeo de STI, que asistirá a la Comisión a través del procedimiento de comité. Habida cuenta de los efectos directos (fomento de la implantación de STI) e indirectos (apoyo a la formulación de políticas económicas, sociales y medioambientales), **se prefiere la opción B+** por cuanto tendrá más impacto que las demás opciones, especialmente en lo que respecta a la cooperación y al potencial para lograr acuerdos más rápidos sobre cuestiones concretas que dificultan el despliegue de los STI en Europa. Así pues, los efectos positivos previstos en materia de congestión del tráfico, seguridad vial y reducción de las emisiones se lograrán con mayor celeridad.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

El plan de acción sobre los STI que se propone destaca una serie de ámbitos prioritarios para agilizar el despliegue coordinado de las aplicaciones y servicios de STI en el conjunto de la Unión Europea.

La directiva propuesta establece un marco para la aplicación de dicho plan de acción. Las obligaciones que impone la directiva a los Estados miembros se verán respaldadas por la Comisión mediante la elaboración, a través del procedimiento de comité, de especificaciones comunes para garantizar el despliegue coordinado a escala europea de STI interoperables. La

² Los STI también están regulados por las normativas relativas a los equipos radioeléctricos y de telecomunicaciones (Directiva 1999/5/CE), a la compatibilidad electromagnética (Directiva 2004/108/CE), al material eléctrico (Directiva 2006/95/CE), a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas ([Directiva 2002/21/CE](#)), a la autorización de redes y servicios de comunicaciones electrónicas ([Directiva 2002/20/CE](#)), y al acceso a las redes de comunicaciones electrónicas y recursos asociados, y a su interconexión ([Directiva 2002/19/CE](#)). Son necesarias disposiciones similares respecto de los equipos y soportes lógicos de STI para infraestructuras viarias.

Comisión llevará a cabo esta labor con la asistencia del Comité Europeo de STI. Este marco también servirá para el intercambio de información con los Estados miembros.

Sin perjuicio de la función que ha de desempeñar el Comité, la Comisión creará un Grupo Consultivo sobre los STI compuesto por representantes de alto nivel de los principales sectores interesados (proveedores de servicios de STI, asociaciones de usuarios, operadores de transporte y de instalaciones, industria de fabricación, interlocutores sociales, asociaciones profesionales, etc.), que asesorará a la Comisión sobre aspectos comerciales y técnicos del despliegue y uso de STI en la Unión Europea. Este Grupo consultivo de STI recogerá y recopilará las aportaciones de los foros existentes tales como el Foro *eSafety*, ERTRAC, etc.

- **Base jurídica**

Artículo 71, apartado 1, del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

- **Principio de subsidiariedad**

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que la propuesta no pertenece a un ámbito de competencia exclusiva de la Comunidad.

La propuesta se atiene al principio de subsidiariedad por cuanto aborda aspectos transnacionales que los Estados miembros no pueden regular de forma satisfactoria tales como la interoperabilidad de equipos o la creación de un mercado interior de servicios de STI. En primer lugar, la medida consiste ante todo en un despliegue transnacional con el fin de implantar servicios transfronterizos europeos y/o armonizados de información sobre tráfico y desplazamientos y de gestión del tráfico. En segundo lugar, de no adoptar la Unión medida alguna, los Estados miembros seguirán desarrollando y aplicando soluciones individuales, lo cual puede dar lugar a un espectro tecnológico fragmentado y dificultar las futuras labores de armonización y normalización o entrañar prolongados procesos para lograr la interoperabilidad (tal como demuestra el servicio europeo de telepeaje). Un empeoramiento de la situación del tráfico viario (accidentes, congestión, discontinuidad transfronteriza) sería contrario a los requisitos establecidos en el Tratado (especialmente en el artículo 70 -«política común de transportes»- y el artículo 154 -«favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales»-). En tercer lugar, la intervención comunitaria es necesaria y reportará claros beneficios debido a sus efectos (por ejemplo, normas comunes sobre responsabilidad, así como sobre seguridad de los datos y privacidad) o su escala (por ejemplo, mediante reducciones de costes para las aplicaciones de STI merced a especificaciones comunes que favorecerán economías de escala). Por consiguiente, el objetivo de la medida propuesta sólo puede alcanzarse a escala comunitaria sobre la base de un acto jurídico comunitario.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por las razones expuestas a continuación:

La adopción una por una de todas las especificaciones detalladas necesarias por parte del Consejo y del Parlamento Europeo no sería factible ni podría llevarse a cabo dentro de plazos razonables. La intervención de la Comisión se limita al mínimo requerido para alcanzar los objetivos de la propuesta y no excede de lo necesario para lograrlo. Se limita a apoyar a los Estados miembros elaborando, con la asistencia del Comité Europeo de STI, procedimientos y especificaciones en ámbitos prioritarios perfectamente delimitados que requieren un

planteamiento supranacional. Conferir menos competencias pondría en peligro el despliegue coordinado e integrado a escala de la UE de STI interoperables en el sector del transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte. La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad.

La carga financiera y administrativa de la presente propuesta se limita a los gastos de viaje que ocasionen las reuniones del Comité y del Grupo Consultivo.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: Directiva.

Otros instrumentos no serían adecuados por las siguientes razones:

El planteamiento autorregulador aplicado hasta ahora por la industria ha dejado de ser suficiente y se imponen disposiciones vinculantes a escala europea.

Un reglamento sería demasiado preceptivo, habida cuenta de que muchas de las medidas que exige el despliegue óptimo de los STI pueden variar de un país a otro. Por otra parte, las medidas indicativas, entre ellas las recomendaciones y el apoyo a la coordinación, no contribuirían directamente a un despliegue y uso más rápidos y coordinados de los sistemas de transporte inteligentes aplicados al transporte por carretera, incluidas las interfaces con otros modos de transporte.

Los usuarios y los fabricantes de equipos físicos y lógicos exigen cierto nivel de «seguridad» con respecto a los servicios que se han de prestar y el equipo necesario para entregarlos o consumirlos.

Por tanto, esta cuestión requiere un marco jurídico a escala europea y una directiva permitirá a los Estados miembros adaptar a sus necesidades el marco establecido y acordado.

Una directiva es el instrumento más adecuado por cuanto las obligaciones impuestas a los Estados miembros reconocen los distintos niveles de utilización y despliegue de los STI, permitiéndoles concentrarse en sus prioridades de aplicación, dejando al mismo tiempo a la Comisión la facultad y responsabilidad de definir, con la asistencia del Comité Europeo de STI, los aspectos técnicos (procedimientos y especificaciones) para aplicar la directiva.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Reembolso de gastos de viaje (Comité Europeo de STI y Grupo Consultivo: 4 reuniones al año cada uno): 122 200,00 euros.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo al mismo.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) El incremento del transporte por carretera, unido al crecimiento de la economía europea y a las necesidades de los ciudadanos en el ámbito de la movilidad, es una de las causas principales de la creciente congestión de las infraestructuras viarias y del aumento del consumo de energía, así como de problemas medioambientales y sociales.
- (2) La respuesta a esos graves problemas no puede limitarse a medidas tradicionales tales como la ampliación de las actuales infraestructuras viarias. La innovación ha de desempeñar una función importante a la hora de diseñar soluciones adecuadas para la Comunidad.
- (3) 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 (STI) 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 y la movilidad de viajeros y mercancías, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento del mercado interior y el aumento de la competitividad y el empleo.

³ DO C de, p. .

⁴ DO C de, p. .

⁵ DO C de, p. .

- (4) Los avances en la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones a otros modos de transporte deberían plasmarse ahora en el sector del transporte por carretera, en especial con miras a lograr niveles más elevados de integración en ese ámbito entre el transporte por carretera y los demás modos de transporte.
- (5) En algunos Estados miembros ya se están implantando aplicaciones nacionales de dichas tecnologías en el sector del transporte por carretera, si bien ese despliegue 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 Comunidad.
- (6) Conviene establecer especificaciones comunes que aseguren un despliegue coordinado y efectivo de los STI en la Comunidad en su conjunto. En primer lugar, debe concederse prioridad a cuatro principales ámbitos de desarrollo y despliegue de STI.
- (7) Las especificaciones comunes deberían establecerse en función de la experiencia y los resultados ya obtenidos en este campo, en particular en el contexto de la iniciativa *eSafety*⁶, lanzada por la Comisión en abril de 2002. Dentro de esa iniciativa, la Comisión ha creado el Foro *eSafety* para promover y llevar a la práctica recomendaciones en favor del desarrollo, despliegue y uso de sistemas *eSafety*.
- (8) Los STI han de fundarse en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.
- (9) El despliegue y uso de las aplicaciones y los servicios de STI conllevará el tratamiento de datos de carácter personal. Este tratamiento debe llevarse a cabo de conformidad con la normativa comunitaria, establecida 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 datos⁷, 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 electrónicas⁸.
- (10) El despliegue y uso de las aplicaciones y los servicios de STI, y especialmente los servicios de información sobre tráfico y desplazamientos, conllevará el tratamiento y uso de datos sobre carreteras, 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 normativa comunitaria establecida en 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 público⁹.
- (11) La Directiva 2007/46/CE¹⁰ crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁸ DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

⁹ DO L 345 de 31.12.2003, p. 90.

¹⁰ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

destinados a dichos vehículos, mientras que las Directivas 2002/24/CE¹¹ y 2003/37/CE¹² se refieren a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, respectivamente. Las disposiciones de las citadas Directivas son aplicables a los equipos de STI instalados en los vehículos, pero no a los equipos y soportes lógicos de STI de las infraestructuras viarias externas, que por tanto deberían quedar cubiertos por procedimientos de homologación nacionales.

- (12) En el caso de las aplicaciones y los servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento exactos y garantizados, conviene utilizar infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión¹³.
- (13) 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 del despliegue de los STI en la Comunidad.
- (14) Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva han de adoptarse de conformidad con 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 Comisión¹⁴.
- (15) En particular, es conveniente facultar a la Comisión para que adopte medidas en relación con la modificación de los anexos, así como medidas que establezcan especificaciones más detalladas para el desarrollo, la aplicación y la utilización de STI interoperables. Dichas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola con nuevos elementos no esenciales, por lo que deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (16) 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 Comunidad¹⁵, 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 carretera¹⁶, y del Comité previsto en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor

¹¹ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

¹² DO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

¹³ Véanse Reglamento (CE) n° 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, DO L 3 de 5.1.2005, p. 1, y Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

¹⁴ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁵ DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

¹⁶ DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁷.

- (17) Dado que el objetivo de la presente Directiva, que es el de garantizar el despliegue coordinado de STI interoperables en el conjunto de la Comunidad, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, y, debido a su dimensión y a sus efectos, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para lograr tales objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

La presente Directiva establece un marco para el despliegue y uso coordinados de sistemas de transporte inteligentes en la Comunidad y la elaboración de las especificaciones necesarias a tal fin.

Será aplicable a todos los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y a sus interfaces con otros modos de transporte.

Artículo 2

Definiciones

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

- (a) «sistemas de transporte inteligentes (STI)»: los sistemas en los que se aplican tecnologías de la información y las comunicaciones en apoyo del transporte por carretera (con inclusión de infraestructuras, vehículos y usuarios) y las interfaces con otros modos de transporte;
- (b) «interoperabilidad»: la capacidad de los sistemas y de los procesos empresariales en que se basan para intercambiar datos y compartir información y conocimientos;
- (c) «aplicación de STI»: un instrumento operativo para la aplicación de STI;
- (d) «servicio de STI»: el despliegue 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;

¹⁷ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (e) «proveedor de servicios de STI»: cualquier proveedor público o privado de un servicio de STI;
- (f) «usuario de STI»: cualquier usuario de aplicaciones o servicios de STI, en particular los viajeros, los usuarios y operadores de infraestructuras viarias, los gestores de flotas de vehículos y los gestores de servicios de socorro;
- (g) «dispositivo nómada»: equipo de información o comunicaciones que el conductor puede utilizar a bordo del vehículo mientras conduce, como un teléfono móvil, un sistema de navegación o un ordenador de bolsillo;
- (h) «plataforma»: el entorno funcional, técnico y operativo que hace posible el despliegue, la prestación o la explotación de aplicaciones y servicios de STI.

Artículo 3

Despliegue de los STI

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el despliegue y uso coordinados de aplicaciones y servicios de STI interoperables en el conjunto de la Comunidad.
2. En particular, los Estados miembros:
 - (a) velarán por que los usuarios de STI y los proveedores de servicios de STI puedan acceder a información fidedigna y periódicamente actualizada sobre el transporte por carretera;
 - (b) velarán por que la información sobre tráfico viario y desplazamientos y otros datos pertinentes puedan intercambiarse entre los centros competentes de información y control del tráfico de diversas regiones o distintos Estados miembros;
 - (c) adoptarán las medidas necesarias para integrar los STI relacionados con la seguridad y la protección en los vehículos e infraestructuras viarias, así como para desarrollar interfaces persona-máquina seguras, especialmente en el caso de los dispositivos nómadas;
 - (d) adoptarán las medidas necesarias para integrar las distintas aplicaciones de STI relacionadas con el intercambio de información y la comunicación entre los vehículos y las infraestructuras viarias dentro de una plataforma única.
3. A los efectos del uso de aplicaciones y servicios de STI que requieren servicios horarios y de posicionamiento continuados, exactos y garantizados, se deberán utilizar infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión.
4. Cuando adopten las medidas previstas en los apartados 1 y 2, los Estados miembros tomarán en consideración los principios establecidos en el anexo I.

Artículo 4

Especificaciones

1. La Comisión establecerá especificaciones para el despliegue y uso de los STI, especialmente en los siguientes ámbitos prioritarios:
 - (a) Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos.
 - (b) 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.
 - (c) Seguridad vial y protección del transporte.
 - (d) Integración del vehículo en las infraestructuras de transporte.
2. Las especificaciones se basarán en los principios establecidos en el anexo I y comprenderán como mínimo los elementos esenciales establecidos en el anexo II.
3. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 8, apartado 2.

Artículo 5

Homologación de equipos y soportes lógicos de STI para infraestructuras viarias

1. Cuando sea necesario en aras de la eficiencia, en particular la eficiencia energética, la seguridad o la protección del medio ambiente, los equipos y aplicaciones informáticas de STI que no estén incluidos en el ámbito de aplicación de las Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE y 2007/46/CE deberán ser objeto de homologación antes de su puesta en servicio.
2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión los organismos nacionales responsables de la homologación de los equipos y aplicaciones informáticas regulados por la presente Directiva. La Comisión comunicará esta información a los demás Estados miembros.
3. Todos los Estados miembros reconocerán las homologaciones emitidas por los organismos nacionales de los demás Estados miembros a que se refiere el apartado 2.

Artículo 6

Normas sobre privacidad, seguridad y reutilización de la información

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

2. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos y registros de los STI estén protegidos contra la utilización abusiva, especialmente el acceso ilícito, la modificación o la pérdida.
3. Será de aplicación la Directiva 2003/98/CE¹⁸.

Artículo 7

Procedimiento de modificación

La Comisión podrá modificar los anexos atendiendo a la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva y podrá seguir adaptándolos al progreso técnico.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 8, apartado 2.

Artículo 8

Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité, el Comité Europeo de STI, denominado en lo sucesivo «el Comité», compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 9

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 del despliegue y uso de los STI en la Comunidad. 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 10

Informes

¹⁸ DO L 345 de 31.12.2003, p. 90.

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión a más tardar *[seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]* un informe pormenorizado sobre sus actividades y proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios establecidos en el artículo 4, apartado 1, que incluirá como mínimo la información establecida en el anexo III.
2. Los Estados miembros presentarán a la Comisión a más tardar *[dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva]* sus planes de medidas nacionales en el campo de los STI para los cinco años siguientes, incluyendo como mínimo la información establecida en el anexo III.
3. Posteriormente, los Estados miembros informarán anualmente del estado de aplicación de dichos planes.
4. La Comisión informará dos veces al año al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 11

Transposición

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 *[24 meses después de su entrada en vigor]*. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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.

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

Artículo 12

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente a su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 13

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*

ANEXO I

PRINCIPIOS PARA EL DESPLIEGUE DE LOS STI A QUE SE HACE REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 3

La selección y el despliegue de aplicaciones y servicios de STI se basarán en una evaluación de las necesidades y se atenderán a los siguientes principios:

- (a) **Eficacia:** capacidad de contribuir 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).
- (b) **Relación coste-eficacia:** razón entre costes y resultados obtenidos en relación con el logro de objetivos.
- (c) **Continuidad geográfica:** capacidad de asegurar servicios ininterrumpidos en el conjunto de la Comunidad, en particular en la red transeuropea de transportes.
- (d) **Interoperabilidad:** capacidad de los sistemas de intercambiar datos y hacer posible el uso compartido de información y conocimientos.
- (e) **Grado de madurez:** nivel de desarrollo.

ANEXO II

ELEMENTOS ESENCIALES DE LAS ESPECIFICACIONES A QUE SE HACE REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 4

(1) Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos

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

- (a) Establecimiento de los requisitos necesarios para que los usuarios de STI puedan acceder a información transfronteriza exacta en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos, en particular:
 - Poner a disposición de los proveedores de servicios de STI datos públicos exactos sobre las carreteras y el tráfico en tiempo real utilizados para la información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos.
 - Facilitar el intercambio electrónico transfronterizo entre las autoridades públicas competentes y partes interesadas y los proveedores de servicios de STI pertinentes.
 - Garantizar la rápida actualización por parte de las autoridades públicas competentes y partes interesadas de los datos públicos sobre las carreteras y el tráfico utilizados para la información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos.
 - Garantizar la rápida actualización por parte de los proveedores de servicios de STI de la información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos.
- (b) Establecimiento de los requisitos necesarios para la recopilación por parte de las autoridades públicas competentes de datos sobre las carreteras 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, en particular:
 - Poner a disposición de los proveedores de servicios de STI los datos públicos sobre las carreteras y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados) recopilados por las autoridades públicas competentes.
 - Facilitar el intercambio electrónico entre las autoridades públicas competentes y los proveedores de servicios de STI.
 - Garantizar la rápida actualización por parte de las autoridades públicas competentes de los datos públicos sobre las carreteras y el tráfico (por ejemplo, planes de circulación del tráfico, reglamentos de tráfico e itinerarios recomendados).

- Garantizar la rápida actualización por parte de los proveedores de servicios de STI de los servicios y aplicaciones de STI que utilizan estos datos públicos sobre las carreteras y el tráfico.
- (c) Establecimiento de los requisitos necesarios para que los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital puedan acceder a datos públicos exactos sobre las carreteras y el tráfico utilizados en los mapas digitales, en particular:
- Poner a disposición de los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital los datos públicos sobre las carreteras y el tráfico utilizados en los mapas digitales.
 - Facilitar el intercambio electrónico entre las autoridades públicas competentes y partes interesadas y los fabricantes y proveedores privados de mapas digitales.
 - Garantizar la rápida actualización por parte de las autoridades públicas competentes y las partes interesadas de los datos públicos sobre las carreteras y el tráfico destinados a los mapas digitales.
 - Garantizar la rápida actualización de los mapas digitales por parte de los fabricantes de mapas digitales y los proveedores de servicios de cartografía digital.
- (d) Establecimiento de los requisitos mínimos para la «difusión general de mensajes sobre el tráfico» con carácter gratuito a todos los usuarios de la red viaria, así como de su contenido mínimo, en particular:
- Utilizar 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 de forma gratuita.
 - Garantizar la compatibilidad e integración de la «difusión general de mensajes sobre el tráfico» en los servicios de STI en relación con la información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos.

(2) 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

Entre las especificaciones para la continuidad e interoperabilidad de los servicios de gestión del tráfico y el transporte de mercancías en los corredores de transporte europeos y en las conurbaciones se incluirán las siguientes:

- (a) Establecimiento de los requisitos mínimos/necesarios para garantizar la continuidad de los servicios de STI vinculados al transporte de mercancías y pasajeros en los corredores de transporte y en los distintos modos, en particular:
- Facilitar el intercambio electrónico de datos e información sobre el tráfico entre países, regiones, o entre zonas urbanas e interurbanas, entre los centros de información/control del tráfico pertinentes.

- Utilizar flujos de información o interfaces sobre el tráfico normalizados entre los centros de información/control del tráfico pertinentes.
- (b) Establecimiento de las medidas necesarias para el uso de tecnologías innovadoras de STI (dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) o Galileo/Egnos) en la concepción de aplicaciones de STI (en especial, seguimiento y localización de mercancías durante su transporte y entre modos) para la logística del transporte de mercancías (*eFreight*), en particular:
 - Poner tecnologías de STI idóneas a disposición de los desarrolladores de aplicaciones de STI.
 - Integrar los resultados de la localización (por medio de RFID y/o Galileo/EGNOS) en los instrumentos y centros de gestión del tráfico.
- (c) Establecimiento de las medidas necesarias para desarrollar una arquitectura de STI que fomente la movilidad urbana, que incluirá un planteamiento integrado y multimodal para la planificación de desplazamientos, la demanda de transporte y la gestión del tráfico, en particular:
 - Poner a disposición de los centros de control urbanos datos sobre el transporte público, la planificación de desplazamientos, la demanda de transporte, el tráfico y el estacionamiento.
 - Facilitar el intercambio electrónico de datos entre los distintos centros de control urbanos con respecto al transporte público y privado y a todos los modos de transporte posibles.
 - Integración de todos los datos e información pertinentes en una arquitectura única.

(3) Seguridad vial y protección del transporte

Entre las especificaciones correspondientes a las aplicaciones de STI sobre seguridad vial y protección del transporte se incluirán las siguientes:

- (a) Establecimiento de las medidas necesarias para la introducción armonizada de una llamada de emergencia (*eCall*) paneuropea, en particular:
 - Disponer de los datos necesarios de STI a bordo del vehículo que vayan a intercambiarse.
 - Disponer del equipo necesario en los centros (de socorro) de las infraestructuras viarias (puntos de acceso de servicio público) receptores de los datos emitidos desde los vehículos.
 - Facilitar el intercambio electrónico de datos entre los vehículos y los centros (de socorro) de las infraestructuras viarias (puntos de acceso de servicio público).
- (b) Establecimiento de las medidas necesarias para garantizar 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, así como la seguridad de las comunicaciones a bordo del vehículo.

- (c) Establecimiento de las medidas necesarias para garantizar la seguridad y la comodidad de los usuarios vulnerables de la red viaria en relación con todas las aplicaciones de STI.
- (d) Establecimiento de las medidas necesarias para proporcionar plazas de estacionamiento seguras a camiones y vehículos industriales, y sistemas de aparcamiento y reserva basados en los STI, en particular:
 - Disponer de zonas de estacionamiento suficientes.
 - Poner información sobre el estacionamiento a disposición de los usuarios.
 - Facilitar el intercambio electrónico de datos entre los aparcamientos, los centros y los vehículos.
 - Integrar las tecnologías de STI pertinentes en los vehículos y los aparcamientos a fin de actualizar la información sobre las plazas de estacionamiento disponibles a efectos de reserva.

(4) Integración del vehículo en las infraestructuras de transporte

Entre las especificaciones referentes a los STI para la integración del vehículo en las infraestructuras de transporte se incluirán las siguientes:

- (a) Establecimiento de las medidas necesarias para integrar las distintas aplicaciones de STI en una plataforma abierta a bordo del vehículo, basadas en particular en:
 - Determinar los requisitos funcionales de las aplicaciones de STI existentes o previstas.
 - Definir una arquitectura de sistema abierto que garantice la interoperabilidad/interconexión con los sistemas e instalaciones de las infraestructuras.
 - Integrar de manera fácil e inmediata las futuras aplicaciones de STI nuevas o actualizadas en una plataforma abierta a bordo del vehículo.
 - Utilizar procesos de normalización para adoptar la arquitectura y las especificaciones referentes a la plataforma abierta a bordo del vehículo.
- (b) Establecimiento de las medidas necesarias para avanzar en el desarrollo y la aplicación de sistemas cooperativos (infraestructura del vehículo), en particular:
 - Facilitar el intercambio de datos e información entre vehículos, entre vehículos e infraestructuras, y entre infraestructuras.

- Poner a disposición de las partes respectivas (vehículos o infraestructuras viarias) los datos o la información pertinentes que deban intercambiarse.
- Utilizar un formato de mensaje normalizado para ese intercambio de datos entre el vehículo y las infraestructuras.
- Definir una infraestructura de comunicación para cada tipo de intercambio (V2V, V2I, I2I).
- Utilizar procesos de normalización para adoptar las arquitecturas respectivas.

ANEXO III

DIRECTRICES REFERENTES AL CONTENIDO DE LOS INFORMES SOBRE LAS MEDIDAS NACIONALES EN EL CAMPO DE LOS STI A QUE SE HACE REFERENCIA EN EL ARTÍCULO 10

- (1) Los informes relativos a los ámbitos prioritarios establecidos en el artículo 4, apartado 1, presentados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 10, abarcarán la esfera nacional. No obstante, si procede podrán extenderse al nivel regional o local seleccionado.
- (2) El informe que debe presentarse de conformidad con el artículo 10, apartado 1, incluirá, como mínimo, la siguiente información:
 - (a) Estrategia nacional actual en materia de STI.
 - (b) Objetivos en materia de STI y justificación de los mismos.
 - (c) Breve descripción de la fase en que se encuentran el despliegue de los STI y las condiciones generales.
 - (d) Ámbitos prioritarios de las actividades en curso y medidas correspondientes.
 - (e) Indicación de la manera en que esta estrategia y estas actividades o medidas respaldan el despliegue coordinado e interoperable de las aplicaciones de STI y la continuidad de los servicios en la Comunidad (véase el artículo 4, apartado 1).
- (3) El informe que debe presentarse de conformidad con el artículo 10, apartado 2, incluirá, como mínimo, la siguiente información:
 - (a) Estrategia nacional actual en materia de STI, incluidos sus objetivos.
 - (b) Descripción detallada del despliegue de los STI y las condiciones generales aplicables.
 - (c) Ámbitos prioritarios de actuación previstos y medidas correspondientes, con indicación de la manera en que abordan los ámbitos prioritarios establecidos en el artículo 4, apartado 1.
 - (d) Información sobre la aplicación de las medidas en curso o previstas en lo que respecta a:
 - instrumentos
 - recursos
 - procedimientos de consulta y partes interesadas activas
 - etapas
 - supervisión.

(COD)

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA: DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE ESTABLECE EL MARCO PARA EL DESPLIEGUE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y PARA LAS INTERFACES CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE

2. MARCO GPA/PPA (GESTIÓN/PRESUPUESTACIÓN POR ACTIVIDADES)

Título 6: Energía y transportes

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera:

3.3. Características presupuestarias

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

Millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		2010	2011	2012	2013	2014	2015 y poste- riores	Total
---------------	---------------	--	------	------	------	------	------	-------------------------------	-------

Gastos operativos¹⁹

Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a							
Créditos de pago (CP)		b							

Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia²⁰

Asistencia técnica y administrativa (CND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL

Créditos de compromiso		a +c							
Créditos de pago		b+c							

Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia²¹

Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el importe de referencia (CND)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Coste financiero indicativo total de la intervención

TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

¹⁹ Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx correspondiente.

²⁰ Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

²¹ Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifique cuáles), debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (puede añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

Millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		2010	2011	2012	2013	2014	2015 y posteriores	Total
.....	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a+c+d +e+f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

- ☐ La propuesta es compatible con la programación financiera vigente.
- ☐ La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.
- ☐ La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional²² (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

- ☐ La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos
- ☐ La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

Millones de euros (al primer decimal)

		Anterior a la acción [Año n-1]	Situación después de la acción					
Línea presupuestaria	Ingresos		2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) Ingresos en términos absolutos							
	b) Variación de los ingresos	Δ						

²²

Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

4.2. Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades anuales	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y posteriores
Cantidad total de recursos humanos	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

5.1. Realización necesaria a corto o largo plazo

5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

5.4. Método de ejecución (indicativo)

☒ ***Gestión centralizada***

☒ directa, por la Comisión

☐ indirecta, por delegación en:

☐ agencias ejecutivas

☐ organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero

☐ organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

☐ ***Gestión compartida o descentralizada***

☐ con los Estados miembros

☐ con terceros países

☐ ***Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)***

Comentarios:

6. CONTROL Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de control

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación ex ante

6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / ex post (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

No procede.

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero²³

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	Tipo de resultados	Coste medio	2010		2011		2012		2013		2014		2015 y posteriores		TOTAL	
			Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO nº 1 ²⁴																
Acción 1.....																
Resultado 1																
Resultado 2																
Acción 2.....																
Resultado 1																
Subtotal objetivo 1																
OBJETIVO OPERATIVO nº 2																

²³ Para información: Se ha programado un presupuesto de 300 millones de euros para proyectos concretos de STI dentro del Programa plurianual de trabajo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para el período 2007-2013.

²⁴ Según se describe en el punto 5.3.

Acción 1.....																
Resultado 1																
Subtotal objetivo 2																
OBJETIVO OPERATIVO n																
Subtotal objetivo n																
COSTE TOTAL																

8.2. Gastos administrativos

8.2.1. Cantidad y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (número de puestos/ETC)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funcionarios o agentes temporales ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Personal financiado ²⁶ con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado ²⁷ con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

- ☐ Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar
- ☐ Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n
- ☐ Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP
- X Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el servicio gestor (reasignación interna)
- ☐ Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

²⁵ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

²⁶ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

²⁷ Coste incluido en el importe de referencia.

8.2.4. *Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)*

Millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (nº y denominación)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y poste- riores	TOTAL
Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas ²⁸							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- intramuros							
- extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. *Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia*

Millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y posteriores
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101

²⁸ Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

Cálculo - *Funcionarios y agentes temporales*

Cálculo - *Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02*

8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia

Millones de euros (al tercer decimal)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y poste- riores	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 - Comités ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3 Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Cálculo - *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

²⁹

Comité STI.

Las necesidades de recursos humanos y administrativos se cubrirán mediante la asignación concedida a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual, teniendo en cuenta los condicionamientos presupuestarios.