

Bruksela, 23 maja 2022 r.
(OR. fr, en)

9114/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	8883/22
Nr dok. Kom.:	15114/21 + ADD1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 15 grudnia 2021 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu („dyrektywa w sprawie ITS”), który jest częścią pakietu czterech inicjatyw mających na celu modernizację unijnego systemu transportowego i wspieranie przejścia na czystsza, bardziej ekologiczną i inteligentniejszą mobilność.

2. Główne cele tego wniosku, który opiera się na art. 91 TFUE, są następujące: a) uwzględnić postęp technologiczny, taki jak oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność lub aplikacje mobilności jako usługi oraz b) zwiększyć dostępność, ponowne wykorzystywanie i interoperacyjność danych.
3. Wniosek jest następstwem oceny obowiązującej dyrektywy przeprowadzonej w 2019 r., w której zidentyfikowano następujące problemy: i) brak interoperacyjności i ciągłości aplikacji; ii) brak uzgodnień i skutecznej współpracy między zainteresowanymi stronami; oraz iii) niewystarczająca dostępność danych i niechęć do dzielenia się nimi.
4. Aby wyeliminować te luki Komisja proponuje m.in. rozszerzenie zakresu zastosowania dyrektywy oraz wprowadzenie obowiązku transformacji cyfrowej – w sieci TEN-T¹, a następnie w całej sieci drogowej – niektórych informacji o sytuacji na drogach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ruchem drogowymi i podróżami multimodalnymi. Jednocześnie wdrożenie niektórych podstawowych usług ITS byłoby również obowiązkowe.
5. Wniosek jest częścią pakietu inicjatyw ustawodawczych, które mają przyczynić się do osiągnięcia celów w zakresie dekarbonizacji, transformacji cyfrowej i poprawy odporności infrastruktury transportowej.
6. Jeśli chodzi o transformację cyfrową, wpisuje się ona w europejską strategię w zakresie danych z lutego 2020 r.², w której zapowiedziano utworzenie dziewięciu wspólnych europejskich przestrzeni danych w strategicznych sektorach gospodarki i dziedzinach interesu publicznego, wśród których figuruje wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności. W konkluzjach z dnia 22 października 2021 r.³ Rada Europejska wezwała do szybkich postępów we wdrażaniu środków niezbędnych do ustanowienia konkretnych przestrzeni danych sektorowych.

¹ Transeuropejskiej sieci transportowej, dla której wytyczne określono w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013. Przegląd tego rozporządzenia jest główną inicjatywą „pakietu na rzecz skutecznej i ekologicznej mobilności”.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Przegląd dyrektywy w sprawie ITS, jako element tej wspólnej europejskiej przestrzeni danych, przyczynia się do dostarczania zaawansowanych układów kierowniczych ze wspomaganiami kierowcy, takich jak nowe układy pojazdów w rozumieniu rozporządzenia (UE) 2019/2144 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa⁴. Ponadto wniosek uzupełnia wniosek dotyczący nowego rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych z dnia 14 lipca 2021 r. („rozporządzenia AFIR”)⁵ w odniesieniu do danych dotyczących punktów ładowania i tankowania paliw. Rozporządzenie AFIR umożliwi bardziej szczegółowe specyfikacje niż te przyjęte na mocy dyrektywy, które koncentrowałyby się na warunkach technicznych.

II. OCENA DOKONANA PRZEZ INNE INSTYTUCJE

8. Parlament Europejski wskazał Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję przedmiotowo właściwą odnośnie do wniosku, a na sprawozdawczynię wyznaczono Rovaneę Plumb (RO, S&D). Oczekuje się, że Parlament Europejski przyjmie swoje stanowisko na sesji plenarnej w październiku 2022 r.
9. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wyżej wspomnianego wniosku w dniu 23 września 2022 r., podczas gdy Europejski Komitet Regionów postanowił nie przedstawiać opinii.

III. STAN PRAC W RADZIE

10. Grupa Robocza ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne rozpoczęła prace nad wnioskiem w dniu 10 stycznia 2022 r. i kontynuowała je w dniach 17 i 24 stycznia, 2 i 16 lutego, 7, 14 i 28 marca, 4, 11 i 28 kwietnia oraz 5 i 11 maja 2022 r. Ocena skutków przeprowadzona przez Komisję została omówiona przez grupę w dniu 17 stycznia 2022 r. Kilka delegacji wyraziło wątpliwości co do proporcjonalności podejścia przewidzianego przez Komisję i niektórych wynikających z niego szacunków kosztów. Delegacje, które przedłożyły zastrzeżenie parlamentarne (DK, PL, SK, SE) wycofały je w międzyczasie. Kilka delegacji podtrzymuje ogólne zastrzeżenie weryfikacji.

⁴ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

⁵ Dok. ST 10877/21 + ADD 1.

11. Delegacje zasadniczo z zadowoleniem przyjęły wniosek i chciały, by wdrażanie aplikacji i usług na mocy dyrektywy w sprawie ITS było nadal rozwijane i wzmacniane dzięki lepszej współpracy i koordynacji. Główne punkty dyskusji dotyczyły: nowego obowiązku udostępniania niektórych danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego; procesu podejmowania decyzji w celu określenia rodzajów danych, które mają być dostarczane obowiązkowo, a także związanego z tym zasięgu geograficznego i harmonogramu; opisu elementów, które mają być zawarte w specyfikacjach na poziomie Unii; uprawnień Komisji do przyjmowania środków tymczasowych w sytuacjach nadzwyczajnych; przepisów dotyczących ochrony danych osobowych i prywatności; zasad dotyczących specyfikacji i wdrażania ITS; oraz terminu transpozycji niniejszej dyrektywy.
12. Na podstawie dyskusji, wyjaśnień Komisji i pisemnych uwag delegacji prezydencja przygotowała projekt kompromisu z myślą o podejściu ogólnym na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (transport) w dniu 2 czerwca 2022 r. Główne zmiany w tekście w porównaniu z pierwotnym wnioskiem Komisji są następujące:

Dostępność danych i wdrażanie obowiązkowych usług ITS (art. 1 ust. 2a, art. 6a, art. 7⁶; załączniki III i IV)

13. Kompromis akceptuje zasadę, że państwa członkowskie muszą zapewnić dostępność niektórych rodzajów danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego oraz zapewnić wdrożenie niektórych usług ITS (art. 1 ust. 2a, art. 6a, załączniki III i IV).

⁶ Odniesienia do artykułów są ponumerowane zgodnie z dyrektywą zmienioną przepisami wniosku.

14. Biorąc jednak pod uwagę potencjalnie duży wpływ na zasoby krajowe, delegacje zdecydowanie należały na lepsze monitorowanie i większe zaangażowanie państw członkowskich w proces decyzyjny, zarówno w odniesieniu do określenia początkowego zakresu obowiązków, jaki i jego zmian w czasie. W rezultacie kompromisowy tekst prezydencji określa w dyrektywie rodzaje danych i usługi objęte obowiązkiem dostępności i wdrażania. Wykaz danych i usług, których to dotyczy, może zostać zmieniony w drodze aktu delegowanego (art. 1, ust. 2a, art. 7, załączniki III i IV). Jednocześnie tekst kompromisowy odnosi się do aktów wykonawczych w celu określenia zakresu geograficznego (sieci, które należy uwzględnić) oraz harmonogramu wdrażania (art. 6a, motyw 12a). Tekst wzmacnia również ramy przekazywania uprawnień powierzonych Komisji do przyjmowania takich aktów delegowanych i wykonawczych (art. 6a ust. 3 i art. 7). W ten sposób zachowano ambitny cel, jakim jest wprowadzenie obowiązku udostępniania niektórych rodzajów danych oraz możliwość aktualizacji tego wykazu w drodze aktu delegowanego, przy jednoczesnym zwiększeniu zaangażowania państw członkowskich w aspekty związane z realizacją tego ambitnego celu, tj. określenia zasięgu geograficznego i harmonogramu.
15. Ponadto kompromis wyjaśnia, że obowiązek udostępniania niektórych danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego odnosi się wyłącznie do danych, w odniesieniu do których odpowiednie podstawowe informacje już istnieją, niezależnie od formatu ich prezentacji.
16. Zdecydowana większość delegacji uznała kompromis za wystarczająco wyważony w sprawie tej struktury decyzyjnej. Niektóre delegacje wyraziły jednak wątpliwości, kwestionując optymalne forum podejmowania decyzji w sprawie dziedzin i terminów, podkreślając jednocześnie, jak ważne jest, by nie obniżać poziomu ambicji w zakresie rozwoju usług ITS.

17. Jeżeli chodzi o rodzaje przedmiotowych danych, tekst kompromisowy rozszerza wykaz (załącznik III) poprzez dodanie niektórych rodzajów danych, o których mowa w niedawno przyjętym rozporządzeniu delegowanym w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu⁷. Jeżeli chodzi o prezentację rodzajów danych i usług w załącznikach III i IV, tekst kompromisowy opiera się na wniosku Komisji, ale ze względu na hierarchię norm i w zakresie, w jakim nie jest to absolutnie konieczne, unika bezpośredniego odniesienia do aktów delegowanych, w których można znaleźć więcej szczegółów.

Definicje (art. 4)

18. Tekst kompromisowy wprowadza niewielkie zmiany do niektórych definicji („usługa ITS”, „współpracujące inteligentne systemy transportowe”, „dostępność danych”).

Program prac (art. 4a)

19. Biorąc pod uwagę znaczenie, jakie we wniosku przywiązuje się do przyjęcia i treści programu prac (art. 17 ust. 5) oraz do chronologicznej kolejności różnych działań, tekst kompromisowy umieszcza to narzędzie planowania wieloletniego na początku przepisów regulujących wdrażanie aplikacji i usług ITS (nowy art. 4a) i podkreśla silne powiązania między tym narzędziem a opracowywaniem specyfikacji na szczeblu Unii.

⁷ Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1.

Zastosowanie specyfikacji i współpraca między państwami członkowskimi (art. 5)

20. Kompromis w dużej mierze uwzględnia przepisy wniosku, które mają na celu wzmocnienie współpracy państw członkowskich w zakresie wdrażania aplikacji i usług ITS, w tym w odniesieniu do aspektów operacyjnych (art. 5). Tekst kompromisowy wyjaśnia niektóre z tych elementów.

Specyfikacje w drodze aktu delegowanego (art. 6)

21. Kompromis uwzględnia również zmiany wprowadzane przez wniosek do treści specyfikacji (art. 6). Dodaje, że konieczne jest ustalenie parametrów służących ocenie jakości danych oraz że państwa członkowskie mogą wyznaczyć jeden lub więcej organów do przeprowadzenia oceny przestrzegania wymogów (ust. 6 i motyw 18). Stanowi on również, że każdy akt delegowany powinien odnosić się do odrębnego obszaru priorytetowego.

Środki tymczasowe (art. 7a)

22. Uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów wykonawczych mających natychmiastowe zastosowanie w przypadku sytuacji nadzwyczajnej, o której mowa we wniosku (art. 7a i motyw 14) wzbudziły wątpliwości delegacji. Zachowując zasadę, tekst kompromisowy zawiera dalsze rozwinięcie i ramy tych przepisów, koncentrując się na procedurze, warunkach, które należy spełnić, oraz komunikacji między Komisją a państwami członkowskimi. Nie podważając kompromisu jako całości, nie udało się w pełni rozwiązać wątpliwości niektórych delegacji co do potrzeby przyznania tego uprawnienia.

Ochrona danych osobowych (art. 10)

23. W tekście kompromisowym artykuł dotyczący ochrony danych osobowych (art. 10) został uzupełniony przepisem dotyczącym celu przetwarzania danych osobowych na mocy dyrektywy (art. 10 ust. 1). Ponadto artykuł ten uzupełniają: odniesienie do oceny skutków, którą należy przeprowadzić podczas przygotowywania aktu delegowanego, który prowadziłby do przetwarzania takich danych (ust. 2) oraz odniesienie do techniki pseudonimizacji (ust. 3; zob. również motyw 15).

Sprawozdawczość (art. 17) i przepisy końcowe

24. Artykuł dotyczący sprawozdawczości państw członkowskich i Komisji (art. 17) został utrzymany w wyniku kompromisu. Termin pierwszego sprawozdania państw członkowskich (art. 17 ust. 1) został jednak przesunięty na 18 miesięcy po wejściu w życie (zgodnie z terminem transpozycji), uprawnienia Komisji do ustanawiania wskaźników wykonania zostały zmienione i poddane procedurze sprawdzającej (art. 17 ust. 2), a cel uproszczenia sprawozdawczości został podkreślony (art. 17 ust. 3 i motyw 22a). Jedna z delegacji wolałaby zbieżność w czasie składania przez państwa członkowskie sprawozdań z programem prac co pięć lat.

Załącznik I

25. W załączniku I do wniosku opisano elementy, które mają zostać objęte specyfikacjami w odniesieniu do priorytetowych obszarów działania na poziomie Unii. Zmiany wprowadzone w tekście kompromisowym do niniejszego załącznika ograniczają się do kilku wyjaśnień.

Załącznik II

26. W załączniku II, w którym wymieniono zasady mające zastosowanie do specyfikacji i wdrażania ITS, tekst kompromisowy jest zasadniczo zgodny ze zmianami zaproponowanymi przez Komisję (dotyczącymi lit. f), h), j) i m)). Zawiera on pewne wyjaśnienia dotyczące lit. h) „promowanie równego dostępu”, j) „zapewnianie jakości określania czasu i położenia”, oraz m) „zapewnianie przejrzystości i zaufania”, a także zmienia lit. l) „poszanowanie spójności” aby przypomnieć – spośród norm unijnych, których należy przestrzegać – zasadę neutralności technologicznej określoną w dyrektywie (UE) 2018/1972 ustanawiającej Europejski kodeks łączności elektronicznej, o której mowa również w zmienionym motywie 8a. W grupie roboczej kontrowersje wzbudziła kwestia, czy dodać odniesienie do zasady „neutralności technologicznej”. W tekście kompromisowym dąży się do osiągnięcia równowagi na podstawie wniosku, ale wyraźnie podkreślone jest znaczenie tej zasady – przy opracowywaniu specyfikacji – w ramach Europejskiego kodeksu łączności elektronicznej.
27. Na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli w dniu 18 maja 2022 r. państwa członkowskie potwierdziły swoje poparcie dla kompromisowego tekstu prezydencji. Na wniosek dużej liczby delegacji, które odniosły się do trudności administracyjnych związanych z transpozycją przepisów dyrektywy na szczeblu krajowym, termin transpozycji przedłużono do 24 miesięcy (art. 2 wniosku zmieniającego dyrektywę w sprawie ITS). Komitet wziął również pod uwagę propozycję zmiany opisu zasady „zgodności wstecznej” (załącznik II lit. f)), aby podkreślić konieczność uzasadnienia jej zastosowania przy opracowywaniu specyfikacji ITS; dwie delegacje nie poparły tej zmiany. Kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania uwzględnia te dostosowania.

28. Kilka delegacji wyraziło zaniepokojenie wyborami, które mają zostać dokonane na późniejszym etapie w odniesieniu do obszarów geograficznych i terminów udostępniania niektórych danych i usług. Wątpliwości te dotyczą niezbędnych inwestycji, proporcjonalności w odniesieniu do natężenia ruchu na niektórych odcinkach dróg, koordynacji administracyjnej i wiarygodności niektórych danych.
29. Na obecnym etapie procedury przedstawiciel Komisji podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne do wszystkich zmian do wniosku Komisji. Przedstawiciel Komisji podkreślił w szczególności początkową strukturę wniosku, w którym określono daty i obszary geograficzne dostarczania niektórych rodzajów danych i wdrażania niektórych usług, z możliwością wprowadzania do nich zmian w drodze aktu delegowanego.

IV. PODSUMOWANIE

30. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie podejścia ogólnego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, na podstawie kompromisu przedstawionego w załączniku do niniejszego sprawozdania.

Zmiany w dyrektywie w sprawie inteligentnych systemów transportowych

[...]

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁸ określono wdrożenie inteligentnych systemów transportowych („ITS”) jako kluczowe działanie na rzecz osiągnięcia opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności, a tym samym przyczyniające się do przekształcenia europejskiego systemu transportowego, aby zrealizować cel efektywnej, bezpiecznej, zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Stanowi to uzupełnienie działań zapowiedzianych w ramach inicjatywy przewodniej dotyczącej ekologizacji transportu towarowego w celu wsparcia logistyki multimodalnej. W strategii zapowiedziano również na 2022 r. przegląd rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 w sprawie świadczenia usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych w celu uwzględnienia obowiązkowej dostępności dynamicznych zbiorów danych; zapowiedziano też ocenę zapotrzebowania na działania regulacyjne dotyczące praw i obowiązków dostawców usług cyfrowych w zakresie podróży multimodalnych wraz z inicjatywą dotyczącą sprzedaży biletów, w tym biletów kolejowych.
- (2) Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności potwierdziła cel, jakim jest osiągnięcie bliskiej zera liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w Unii do 2050 r. Do zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników dróg przyczynia się szereg działań w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁹, takich jak system eCall, usługi informacyjne związane z bezpieczeństwem ruchu oraz bezpieczne i chronione parkingi¹⁰.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

¹⁰ Certyfikowane zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) .../... z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 w sprawie norm określających szczegółowo poziom usług i ochrony w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedury ich certyfikacji (C(2022) 2055 (final)).

- (3) W ramach Europejskiego Zielonego Ładu¹¹ podkreślono obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki transformacji cyfrowej, coraz większą rolę zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności oraz cel wspierania nowych usług zrównoważonego transportu i mobilności, które dają możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach.
- (4) Z uwagi na coraz pilniejszą potrzebę lepszego wykorzystania danych w celu uczynienia łańcuchów transportowych bardziej zrównoważonymi, wydajnymi i odpornymi konieczna jest ściślejsza koordynacja ram ITS z innymi inicjatywami ukierunkowanymi na harmonizację i ułatwienie wymiany danych w sektorach mobilności, transportu i logistyki w perspektywie multimodalnej¹².
- (5) W związku z potrzebą przeprowadzenia transformacji cyfrowej transportu drogowego, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia zatorów komunikacyjnych należy w dalszym ciągu rozwijać wdrażanie i stosowanie inteligentnych systemów i usług transportowych na drogach w ramach transeuropejskiej sieci transportowej.
- (6) W wielu państwach członkowskich krajowe zastosowania tych systemów i usług są już wdrażane w sektorze transportu drogowego. Chociaż od czasu przyjęcia dyrektywy 2010/40/UE¹³ w 2010 r. sytuacja uległa poprawie, w ramach oceny tej dyrektywy stwierdzono utrzymujące się niedociągnięcia prowadzące do w dalszym ciągu fragmentarycznego i nieskoordynowanego wdrażania oraz braku ciągłości geograficznej usług ITS w całej Unii i na jej granicach zewnętrznych.

¹¹ Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

¹² Takimi jak wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności i jej elementy, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33) oraz prace prowadzone w ramach Forum Transportu Cyfrowego i Logistyki (DTLF).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) W kontekście wykonywania rozporządzeń delegowanych Komisji¹⁴ uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE państwa członkowskie utworzyły krajowe punkty dostępu¹⁵. Krajowe punkty dostępu organizują dostęp do danych związanych z transportem oraz ich ponowne wykorzystanie w celu wsparcia świadczenia ogólnounijnych interoperacyjnych usług ITS w zakresie podróży i ruchu na rzecz użytkowników końcowych. Te krajowe punkty dostępu stanowią ważny element wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności w ramach europejskiej strategii w zakresie danych¹⁶ i należy się na nich opierać w szczególności w odniesieniu do dostępności danych.
- (8) Aby zapewnić skoordynowane i skuteczne wdrażanie ITS w całej Unii, oprócz już przyjętych specyfikacji należy wprowadzić specyfikacje obejmujące w stosownych przypadkach normy, określające dalsze szczegółowe przepisy i procedury. Przed przyjęciem jakichkolwiek dodatkowych lub zmienionych specyfikacji Komisja powinna ocenić ich zgodność z określonymi zasadami przedstawionymi w załączniku II. Priorytetowo należy potraktować w pierwszej kolejności cztery główne obszary rozwoju i wdrażania ITS. Podczas dalszej realizacji ITS należy uwzględnić istniejącą infrastrukturę ITS wdrożoną przez dane państwo członkowskie pod względem postępu technologicznego i poniesionych nakładów finansowych.

¹⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1);
rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących przekazywania, w miarę możliwości, użytkownikom bezpłatnie minimalnych, powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6);
rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21)
oraz rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1.).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Należy zapewnić, w szczególności w odniesieniu do C-ITS, aby wymogi dotyczące systemów ITS nie narzucały ani nie dyskryminowały na korzyść stosowania konkretnego rodzaju technologii, zgodnie z zasadą neutralności technologicznej określoną w dyrektywie (UE) 2018/1972¹⁷. Jeżeli można wykorzystać uzupełniające, niezawodne i sprawdzone w rzeczywistych warunkach technologie C-ITS, należy umożliwić stosowanie współistniejących aplikacji.
- (9) Specyfikacje powinny uwzględniać i wykorzystywać doświadczenia i wyniki już uzyskane w dziedzinie ITS, współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS) oraz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności (CCAM), w szczególności w kontekście platform C-ITS¹⁸ i CCAM¹⁹, europejskiego forum na rzecz multimodalnej mobilności pasażerów²⁰ oraz europejskiej platformy wdrożenia eCall²¹.
- (10) Specyfikacje powinny stanowić wsparcie dla innowacji. Większa przystępność danych powinna przykładowo prowadzić do rozwoju nowych usług ITS i odwrotnie – innowacje powinny umożliwić zidentyfikowanie potrzeb w zakresie przyszłych specyfikacji. Przed wdrożeniem należy przetestować nowe technologie, w szczególności C-ITS, w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego jako niezawodną usługę. Europejskie partnerstwo na rzecz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności w ramach programu „Horyzont Europa” powinno wspierać rozwój i testowanie kolejnej fali usług C-ITS, co pomoże w integracji wysoce zautomatyzowanych pojazdów z nowymi usługami w zakresie multimodalnej mobilności.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (Dz.U. L 321 z 17.12.2018, s. 36).

¹⁸ Kod E03188 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

¹⁹ Kod E03657 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

²⁰ Kod E03826 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

²¹ Kod E02481 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

- (11) C-ITS wykorzystują technologie umożliwiające komunikację między pojazdami drogowymi i komunikację pojazdów drogowych z infrastrukturą przydrożną, w tym sygnalizacją świetlną. Usługi C-ITS stanowią kategorię usług ITS opartych na otwartej architekturze, która umożliwia ustanawianie relacji „wiele-do-wielu” (ang. *many-to-many*) lub relacji równorzędnej (ang. *peer-to-peer*) między stacjami C-ITS. Oznacza to, że wszystkie stacje C-ITS powinny bezpiecznie wymieniać między sobą komunikaty i nie powinny ograniczać się do wymiany komunikatów z uprzednio zdefiniowanymi stacjami. Większość usług wymaga zapewnienia autentyczności i integralności komunikatów C-ITS zawierających informacje, takie jak położenie, prędkość i kierunek. W związku z tym należy stworzyć jeden wspólny europejski model zaufania C-ITS w celu nawiązania relacji wzajemnego zaufania między stacjami C-ITS, niezależnie od stosowanych technologii komunikacyjnych. Ten model zaufania należy zrealizować poprzez przyjęcie polityki w zakresie stosowania infrastruktury klucza publicznego. Najwyższym poziomem tej infrastruktury klucza publicznego powinna być europejska zaufana lista certyfikatów, składająca się z wpisów wszystkich zaufanych głównych urzędów certyfikacji w Europie. Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie tego modelu zaufania C-ITS, pewne zadania powinny być realizowane na szczeblu centralnym. Komisja powinna zapewnić realizację tych podstawowych zadań, w szczególności w odniesieniu do ról: (i) organu ds. polityki certyfikacji C-ITS w zakresie zarządzania polityką certyfikacji i autoryzacji infrastruktury kluczy publicznych, (ii) podmiotu zarządzającego zaufaną listą w zakresie tworzenia i aktualizowania europejskiej zaufanej listy certyfikatów (ECTL) oraz – w przypadku regularnej działalności – składania sprawozdań organowi ds. polityki certyfikacji C-ITS w odniesieniu do ogólnego bezpiecznego funkcjonowania modelu zaufania C-ITS oraz (iii) punktu kontaktowego C-ITS w zakresie obsługi całej komunikacji z kierownikami głównych urzędów certyfikacji oraz publikowania certyfikatu klucza publicznego menedżera listy zaufania i ECTL. Obecnie Komisja zapewnia również rolę głównego europejskiego organu ds. certyfikacji, który w stosownych przypadkach może zostać utrzymany, na przykład w celu wspierania planów migracji w przypadku zagrożenia innego głównego urzędu certyfikacji.

- (12) Większość działań na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, z wyjątkiem eCall, koncentruje się na przyjęciu specyfikacji w celu zapewnienia interoperacyjności i dostępności danych, które są już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego, oraz na wdrażaniu usług ITS, ale nie nakłada na zainteresowane strony żadnych obowiązków w zakresie udostępniania tych danych w takim formacie czy wdrażania konkretnych usług. Korzystanie z szeregu usług ITS stało się powszechne: np. wykrywanie zdarzeń drogowych umożliwiające świadczenie usług informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym lub dane w innych obszarach priorytetowych określonych w niniejszej dyrektywie, np. przepisy ruchu drogowego, które wspomagają świadczenie ważnych usług, takich jak ograniczenia prędkości w celu wspierania pojazdów wyposażonych w inteligentnego asystenta kontroli prędkości zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144²². Obowiązkowe świadczenie pewnych usług ITS i dostarczanie pewnych danych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego uważa się za konieczne do zapewnienia zarówno ciągłej przystępności takich danych, jak i ciągłego świadczenia takich usług w całej Unii. Oznacza to, że podstawowe informacje, które mają być odzwierciedlone w danych nadających się do odczytu maszynowego, już istnieją, niezależnie od formatu lub nośnika, w jakim te informacje są przedstawiane. Rodzaje danych i usługi, których dostarczanie i świadczenie należy uczynić obowiązkowym na mocy niniejszej dyrektywy, powinny zostać zidentyfikowane na podstawie specyfikacji przyjętych przez Komisję w drodze aktów delegowanych uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE, w szczególności rozporządzeń delegowanych Komisji (UE) nr 2022/670²³, (UE) 885/2013, (UE) 886/2013 i (UE) 2017/1926, i powinny odzwierciedlać rodzaje danych i usługi określone w tych aktach.

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

²³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 23.6.2015, s. 1).

- (12a) W interesie ciągłości rodzaje danych i usługi, których dostarczanie powinno być obowiązkowe na mocy niniejszej dyrektywy, będą wymagały ich przystępności w konkretnym zakresie geograficznym. W celu określenia tego zakresu należy przyjąć podejście stopniowe i proporcjonalne, oparte na doświadczeniach i wynikach już uzyskanych i uzyskiwanych w trakcie rozszerzenia.
- (13) Z badania „Tworzenie map transportu dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się” (*Mapping accessible transport for persons with reduced mobility*)²⁴ przeprowadzonego w 2020 r. wynika, że brak wystarczających danych dotyczących udogodnień w zakresie dostępności uniemożliwia obecnie wiarygodne planowanie podróży przy wykorzystaniu aspektów dotyczących dostępności jako zmiennych wyszukiwania. Aby jeszcze bardziej zwiększyć dostępność systemu transportu i ułatwić podróżowanie osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej wymagają zapewnienia przystępności danych dotyczących węzłów dostępu i związanych z nimi udogodnień w zakresie dostępności.
- (14) Większa integracja ITS i zaawansowanych systemów wspierania kierowców lub ogólnie systemów pojazdów i infrastruktury oznacza, że systemy te będą w coraz większym stopniu polegać na informacjach, które przekazują sobie nawzajem. Dotyczy to w szczególności C-ITS. Zależność ta będzie wzrastać wraz z wyższym poziomem automatyzacji. Oczekuje się, że te wyższe poziomy automatyzacji będą wykorzystywać komunikację między pojazdami a infrastrukturą w celu planowania manewrów i usprawniania strumieni ruchu, przyczyniając się również do zapewnienia bardziej zrównoważonego transportu. Naruszenie integralności usług ITS mogłoby zatem mieć poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład w przypadku gdy celowo fałszywe informacje o niebezpieczeństwie skłaniają pojazdy do manewrów, które narażają użytkowników dróg na ryzyko i mogą mieć efekt domina dla unijnego systemu transportu. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszej dyrektywy, w sytuacjach, w których integralność usług ITS jest zagrożona i interwencja na szczeblu unijnym jest pilnie potrzebna w celu zapewnienia bezpiecznego i właściwego funkcjonowania unijnego systemu transportu lub bezpieczeństwa drogowego, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia środków zaradczych w celu usunięcia przyczyn i skutków takiej sytuacji. Środki te należy wprowadzić jak najszybciej oraz należy zapewnić ich natychmiastowe stosowanie. Niemniej jednak przygotowując takie środki zaradcze, Komisja powinna dołożyć wszelkich starań, aby skonsultować się z ekspertami z państw członkowskich. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁵. Ze względu na

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa

potrzebę zapewnienia ciągłości transportu należy przedłużyć ważność takiego środka na okres dłuższy niż sześć miesięcy, korzystając z możliwości przewidzianej w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Takie środki zaradcze powinny przestać obowiązywać, gdy tylko zrealizowane zostanie rozwiązanie alternatywne lub gdy sytuacja nadzwyczajna zostanie zażegnana.

- (15) Wszelkie przetwarzanie danych osobowych na mocy niniejszej dyrektywy, takie jak przetwarzanie danych dotyczących lokalizacji, jeżeli umożliwia ono bezpośrednią lub pośrednią identyfikację osoby, powinno odbywać się zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych i prywatności, określonym w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679²⁶ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁷. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2016/679 niniejsza dyrektywa powinna określać cel, w jakim dane osobowe mogą być przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy.

W przypadku gdy działania te wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, specyfikacje, które mają zostać opracowane na podstawie niniejszej dyrektywy, powinny zapewniać adekwatne i odpowiednie zabezpieczenia w zakresie ochrony danych osobowych zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE, w tym w odniesieniu do maksymalnego czasu przechowywania danych, anonimizacji lub pseudonimizacji danych. W szczególności bez uszczerbku dla wszelkich szczególnych wymogów określonych w prawie Unii dotyczących wykorzystywania danych anonimowych lub pseudonimicznych, w każdym przypadku, gdy możliwe jest osiągnięcie w równym stopniu zamierzonych celów, należy zachęcać do anonimizacji lub pseudonimizacji jako technik zwiększania prywatności osób fizycznych, zgodnie z zasadą uwzględniania ochrony danych już w fazie projektowania. Ponadto w specyfikacjach tych lub, w stosownych przypadkach, w prawie krajowym należy ustanowić zabezpieczenia przed niewłaściwym wykorzystaniem, w tym przed niezgodnym z prawem dostępem, zmianą lub utratą, zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE.

- (17) Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów²⁸ ma zastosowanie do produktów, w odniesieniu do których

członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

²⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

²⁷ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

²⁸ Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

prawodawstwo sektorowe nie przewiduje bardziej szczegółowych przepisów służących temu samemu celowi w zakresie bezpieczeństwa, jak również w przypadku gdy wymogi bezpieczeństwa nałożone przez prawodawstwo sektorowe nie obejmują aspektów i zagrożeń lub kategorii zagrożeń objętych wspomnianą dyrektywą (tzw. „zabezpieczenie”).

- (18) W przypadku gdy konieczne jest przeprowadzenie oceny zgodności, specyfikacje powinny zawierać szczegółowe przepisy określające procedurę regulującą ocenę zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych. W odniesieniu do niektórych usług ITS, a w szczególności w odniesieniu do usług C-ITS, ciągła zgodność z określonymi wymogami oraz interoperacyjność mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa i właściwego funkcjonowania systemu. Dlatego też, w razie potrzeby, specyfikacje określające wymogi dotyczące produktów powinny również zawierać procedury związane z nadzorem rynku, w tym klauzulę ochronną. Podstawę tych przepisów powinna stanowić decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE²⁹, w szczególności w odniesieniu do modułów stosowanych w poszczególnych fazach procedur w zakresie oceny zgodności i nadzoru rynku. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858³⁰ ustanowiono ramy homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich części lub powiązanego wyposażenia, a w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013³¹ i (UE) nr 168/2013³² ustanowiono przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów dwu- lub trzykołowych i czterokołowców oraz pojazdów rolniczych lub leśnych i ich części lub powiązanego wyposażenia. W związku z tym przedstawienie oceny zgodności urządzeń i aplikacji objętych zakresem tych aktów ustawodawczych byłoby dublowaniem pracy. Akty ustawodawcze dotyczące homologacji pojazdów mają jednak zastosowanie do urządzeń związanych z elementami ITS zainstalowanymi w pojazdach, ale nie mają zastosowania do urządzeń i oprogramowania ITS stosowanych do zewnętrznej infrastruktury drogowej, które powinny być objęte zakresem niniejszej dyrektywy. W tym drugim przypadku specyfikacje mogłyby

²⁹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

³⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

przewidywać procedury oceny zgodności i nadzoru rynku. Procedury takie powinny być ograniczone do czynności koniecznych w poszczególnych przypadkach i mieć na celu, w stosownych przypadkach, systematyczne podejście do zasad wyznaczania jednostek oceniających zgodność i mających zastosowanie procedur, w szczególności w odniesieniu do transgranicznych zastosowań i usług.

- (19) W przypadku gdy wdrażanie i stosowanie urządzeń i oprogramowania ITS obejmuje systemy sztucznej inteligencji, należy uwzględnić odpowiednie przepisy przyszłego aktu w sprawie sztucznej inteligencji³³.
- (20) W przypadku aplikacji i usług ITS, dla których wymagane są dokładne i gwarantowane usługi określania czasu i położenia, zastosować należy satelitarne urządzenia infrastruktury lub inną technologię zapewniającą równorzędny poziom dokładności. Należy wykorzystać synergie między sektorem transportu i sektorem kosmicznym UE, aby wspierać szersze stosowanie nowych technologii, które zaspokajają zapotrzebowanie na dokładne i gwarantowane usługi określania czasu i położenia. Unijny program kosmiczny ustanowiony na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696³⁴ zapewnia aktualne i bezpieczne dane, informacje i usługi o wysokiej jakości związane z przestrzenią kosmiczną za pośrednictwem systemów Galileo, europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) i systemu Copernicus.
- (21) Zapewnienie bezpiecznych i niezawodnych usług określania czasu i położenia jest zasadniczym elementem skutecznego działania aplikacji i usług ITS. Należy zatem zapewnić ich zgodność z mechanizmem uwierzytelniania przewidzianym w programie Galileo w celu złagodzenia ataków polegających na spoofingu sygnału globalnego systemu nawigacji satelitarnej („GNSS”).

³³ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (akt w sprawie sztucznej inteligencji) i zmieniającego niektóre akty ustawodawcze Unii (COM(2021) 206 final).

³⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 69).

- (22) Przy opracowywaniu programów roboczych przyjmowanych przez Komisję na mocy dyrektywy 2010/40/UE należy konsultować się z państwami członkowskimi i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami, w tym z innymi grupami ekspertów i komitetami Komisji zajmującymi się cyfrowymi aspektami transportu.
- (22a) Należy uprościć przepisy dotyczące sprawozdawczości i lepiej umożliwić analizę porównawczą. W związku z tym jedno sprawozdanie państwa członkowskiego przekazywane co trzy lata, obejmujące wykonanie dyrektywy oraz wszystkich aktów delegowanych i wykonawczych, powinno zastąpić różne istniejące obowiązki sprawozdawcze oraz ustanowić wspólny wzór zawierający niektóre kluczowe wskaźniki skuteczności działania. Na podstawie doświadczeń związanych ze stosowaniem w sprawozdaniach dobrowolnych kluczowych wskaźników skuteczności działania Komisja powinna mieć możliwość wyboru niektórych z tych wskaźników, które zostaną włączone do zharmonizowanego wzoru.
- (23) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszej dyrektywy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do przyjmowania i aktualizowania programów roboczych, ustalania zasięgu geograficznego i odpowiednich terminów wdrażania przez państwa członkowskie obowiązkowych rodzajów danych i usług ITS oraz przyjmowania wzoru sprawozdań, które mają być przekazywane przez państwa członkowskie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011³⁵.
- (24) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany wykazu rodzajów danych, których przystępność mają zapewnić państwa członkowskie, oraz zmiany wykazu usług ITS, których wdrażanie mają zapewnić państwa członkowskie, na okres pięciu lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy. Okres ten powinien zostać automatycznie przedłużony na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie

³⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

ekspertów i z zainteresowanymi stronami, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³⁶. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (25) W celu zagwarantowania skoordynowanego podejścia Komisja powinna zapewnić spójność między działalnością komitetu ustanowionego na podstawie niniejszej dyrektywy a działalnością komitetów ustanowionych na podstawie rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014³⁷, (UE) 2019/1239³⁸, (UE) 2020/1056³⁹ i (UE) 2018/858 oraz dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴⁰ i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁴¹.
- (26) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie skoordynowanego i spójnego wdrażania interoperacyjnych inteligentnych systemów transportowych w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie lub sektor prywatny, natomiast ze względu na jego skalę i skutki może zostać lepiej osiągnięty na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu UE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (27) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁴² państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem

³⁶ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1).

³⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

³⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64).

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33).

⁴⁰ Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz.U. L 108 z 25.4.2007, s. 1).

⁴¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).

⁴² Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.

- (28) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725⁴³ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 2 marca 2022 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2010/40/UE

W dyrektywie 2010/40/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Niniejsza dyrektywa przewiduje zapewnienie przystępności danych i wdrażanie usług ITS w obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, jak określono w załącznikach III i IV.”;

- 2) w art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do celów niniejszej dyrektywy następujące kwestie stanowią obszary priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm:

a) I. usługi ITS w zakresie informacji i mobilności;

b) II. usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem;

c) III. usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;

d) IV. usługi ITS na rzecz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.”;

⁴³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

-a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) »usługa ITS« oznacza dostarczanie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności, zrównoważonej mobilności, wygody lub ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;”;

a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) »norma« oznacza normę określoną w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012*;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).”;

b) dodaje się pkt 19–24 w brzmieniu:

„19) »współpracujące inteligentne systemy transportowe« lub »C-ITS« oznaczają inteligentne systemy transportowe, które umożliwiają użytkownikom ITS interakcję i koordynację w formie wymiany bezpiecznych i zaufanych komunikatów bez uprzedniej wiedzy o sobie;

20) »usługa C-ITS« oznacza usługę ITS świadczoną za pośrednictwem C-ITS;

21) »przystępność danych« oznacza istnienie danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;

- 22) »krajowy punkt dostępu« oznacza interfejs cyfrowy utworzony przez państwo członkowskie, który stanowi pojedynczy punkt dostępu do danych, zgodnie z definicją zawartą w specyfikacjach przyjętych na podstawie art. 6;
- 23) »dostępność danych« oznacza możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwania ich w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;
- 24) »usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej« oznacza usługę zapewniającą informacje dotyczące danych o podróżach i ruchu, takie jak lokalizacja infrastruktury transportowej, rozkłady jazdy, dostępność lub taryfy w odniesieniu do więcej niż jednego środka transportu, która to usługa może obejmować funkcje umożliwiające dokonywanie rezerwacji lub płatności, czy też wystawianie biletów.”;

3a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Program roboczy⁴⁴

1. Do dnia [data wejścia w życie +12 miesięcy] Komisja, po skonsultowaniu się z właściwymi zainteresowanymi stronami i w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje program roboczy. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4. Program roboczy obejmuje przynajmniej następujące elementy:

- a) cele i terminy jego realizacji w każdym roku ze wskazaniem, dla których elementów prac należy opracować specyfikacje zgodnie z art. 6;
- b) rodzaje danych i usługi ITS, w odniesieniu do których Komisja może przyjmować akty delegowane na podstawie art. 7 ust. 1 i 2.

⁴⁴ Tekst został częściowo przeniesiony z art. 17 ust. 5 wniosku.

2. Przed każdym kolejnym pięcioletnim przedłużeniem uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 ust. 2 Komisja wydaje – w drodze aktów wykonawczych – nowy program roboczy zawierający przynajmniej elementy, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4.”;

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Zastosowanie specyfikacji do wdrażania ITS

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 6 do wdrażanych aplikacji i usług ITS, jeżeli są one wdrażane, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II. Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. Prawo to pozostaje bez uszczerbku dla przepisów art. 6a.

2. W stosownych przypadkach państwa członkowskie współpracują również w odniesieniu do obszarów priorytetowych, o ile nie przyjęto żadnych specyfikacji w odniesieniu do tych obszarów priorytetowych.

3. Państwa członkowskie współpracują również, na przykład za pośrednictwem projektów koordynacyjnych wspieranych przez UE i w razie potrzeby z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w zakresie operacyjnych aspektów wdrażania specyfikacji przyjętych przez Komisję, takich jak normy i zharmonizowane profile UE, wspólne definicje, wspólne metadane, wspólne wymagania w zakresie jakości oraz aspekty związane z interoperacyjnością architektur krajowych punktów dostępu, wspólne warunki wymiany danych, a także wspólne szkolenia i działania informacyjne. W odniesieniu do określonych w specyfikacjach wymogów dla dostawców danych, użytkowników danych i dostawców usług ITS państwa członkowskie współpracują również, w stosownych przypadkach, w zakresie praktyk oceny zgodności z tymi wymogami oraz opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności.”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Bez uszczerbku dla procedur określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535* specyfikacje określają, w stosownych przypadkach, warunki, na jakich państwa członkowskie mogą, po powiadomieniu Komisji, wprowadzić dodatkowe przepisy dotyczące świadczenia usług ITS na całym ich terytorium lub jego części, pod warunkiem że przepisy te nie zmniejszają interoperacyjności.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W stosownych przypadkach specyfikacje są oparte na normach, o których mowa w art. 8. Specyfikacje zawierają zasady ustalania parametrów związanych z jakością i przydatnością do wykorzystania. W stosownych przypadkach, a w szczególności gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa i interoperacyjności, specyfikacje obejmują przepisy dotyczące oceny zgodności i nadzoru rynku, w tym klauzulę ochronną, zgodnie z decyzją nr 768/2008/WE.

Państwa członkowskie mogą wyznaczyć jeden lub kilka organów właściwych do przeprowadzania oceny zgodności z wymogami określonymi w specyfikacjach, z zastrzeżeniem wszelkich szczegółowych przepisów dotyczących oceny, które mogą być w nich określone.

Specyfikacje są zgodne z zasadami określonymi w załączniku II.”;

c) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Komisja przyjmuje specyfikacje, o których mowa w niniejszym artykule, w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 12. Odrębny akt delegowany nie obejmuje więcej niż jednego obszaru priorytetowego i jest przyjmowany dla każdego z działań priorytetowych.⁴⁵

* Dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).”;

6) dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„*Artykuł 6a*

Przystępność danych i wdrażanie usług ITS

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby dla każdego rodzaju danych wymienionych w załączniku III, w przypadku gdy podstawowe informacje już istnieją, zapewniona była przystępność danych w odniesieniu do zasięgu geograficznego odpowiadającego danemu rodzajowi danych jak najwcześniej i nie później niż w odpowiednim terminie określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3.

Państwa członkowskie zapewniają dostępność tych danych w krajowych punktach dostępu w tym samym terminie.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby usługi ITS określone w załączniku IV były wdrażane w odniesieniu do zasięgu geograficznego i nie później niż w odpowiednim terminie określonym w aktach wykonawczych, o których mowa w ust. 3.

⁴⁵ Uwaga: Niniejszy ust. 8 częściowo obejmuje treść art. 7 ust. 1 i 2 obecnej dyrektywy.

3. Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z art. 15 ust. 4 określa:

a) zasięg geograficzny w odniesieniu do rodzajów danych wymienionych w załączniku III oraz terminy realizacji;

b) zasięg geograficzny w odniesieniu do usług ITS wymienionych w załączniku IV oraz terminy realizacji.

Przyjmując takie akty wykonawcze, Komisja bierze pod uwagę ryzyko ingerencji w dane osobowe, a także koszty i zasoby ludzkie niezbędne do udostępnienia odpowiednich danych i wdrożenia odpowiednich usług o wystarczającym poziomie jakości, aby zapewnić ograniczenie do minimum tych kosztów i zasobów, w szczególności kosztów i zasobów ponoszonych przez organy publiczne. Komisja uwzględnia również koszty i obciążenia administracyjne dla podmiotów prywatnych, które mogą być zobowiązane do dostarczania danych i świadczenia usług. W przypadku gdy dodanie rodzajów danych lub usług do załączników III i IV było przedmiotem analizy kosztów i korzyści oraz oceny skutków zgodnie z art. 7 ust. 1 lub 2, Komisja może również wykorzystać wyniki tej analizy i oceny skutków do swoich rozważań.”;

7) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 7*

Zmiany załączników III i IV

„1.⁴⁶ Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz oceny skutków, w tym odpowiednich konsultacji, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w związku z rozwojem rynku i technologii w całej Unii w celu zmiany wykazu rodzajów danych w załączniku III, poprzez:

- a) dodawanie lub modyfikowanie rodzajów danych, które są nierozzerwalnie związane z obszarami priorytetowymi określonymi w załączniku I i które są wymienione w specyfikacjach ustanowionych na podstawie art. 6 ust. 8, w przypadku gdy przystępność takich rodzajów danych przynosi, zgodnie z analizą kosztów i korzyści oraz oceną skutków, istotne i wyraźnie uzasadnione korzyści i poprawę pod względem zrównoważonego charakteru transportu, bezpieczeństwa i ochrony transportu lub efektywności transportu i zarządzania nim, lub
- b) w przypadku gdy jest to wyraźnie uzasadnione, usunięcie rodzajów danych zawartych w załączniku III.

Każdy akt delegowany jest zgodny z rodzajami danych określonymi w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 4a i nie obejmuje więcej niż jednego obszaru priorytetowego.

⁴⁶ Uwaga: obecny ust. 1 włączono do art. 6 nowy ust. 8.

2. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz oceny skutków, w tym odpowiednich konsultacji, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w związku z rozwojem rynku i technologii w całej Unii w celu zmiany wykazu usług ITS w załączniku IV, poprzez:

- a) dodawanie lub modyfikowanie usług objętych zakresem stosowania załącznika I, w odniesieniu do których ustanowiono specyfikacje na podstawie art. 6 ust. 8, w przypadku gdy świadczenie takich usług przynosi, zgodnie z analizą kosztów i korzyści oraz oceną skutków, istotne i wyraźnie uzasadnione korzyści i poprawę pod względem zrównoważonego charakteru transportu, bezpieczeństwa i ochrony transportu lub efektywności transportu i zarządzania nim, lub
- b) w przypadku gdy jest to wyraźnie uzasadnione, usunięcie usług zawartych w załączniku IV.

Każdy akt delegowany jest zgodny z wykazem usług ITS określonym w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 4a i nie obejmuje więcej niż jednego obszaru priorytetowego.

3. Przyjmując akty delegowane na podstawie niniejszego artykułu, Komisja należycie uwzględnia ryzyko ingerencji w dane osobowe, a także koszty i zasoby ludzkie niezbędne do udostępnienia odpowiednich danych lub wdrożenia odpowiednich usług o wystarczającym poziomie jakości, aby zapewnić ograniczenie do minimum tych kosztów i zasobów, w szczególności kosztów i zasobów ponoszonych przez organy publiczne. Komisja uwzględnia również koszty i obciążenia administracyjne dla podmiotów prywatnych, które mogą być zobowiązane do dostarczania danych i świadczenia usług.”;

8) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Środki tymczasowe

1. Bez uszczerbku dla mechanizmów gotowości na incydenty i reagowania na nie, takich jak mechanizmy ustanowione na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148*, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, w sytuacji nadzwyczajnej, przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, ustanawiające środki zaradcze w celu zaradzenia przyczynom i konsekwencjom tej sytuacji, takie jak zawieszenie obowiązków w zakresie obszarów priorytetowych określonych w art. 2. Komisja jak najszybciej informuje państwa członkowskie, gdy uzna, że wystąpiła sytuacja nadzwyczajna.

2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze zgodnie z ust. 1 wyłącznie w przypadku nieprzewidzianej sytuacji nadzwyczajnej wynikającej z zagrożenia przystępności lub integralności usług ITS, które są przedmiotem specyfikacji przyjętych zgodnie z art. 6, w przypadku gdy taka sytuacja może zagrozić bezpiecznemu i prawidłowemu funkcjonowaniu unijnego systemu transportu lub mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, i tylko wtedy, gdy nie można oczekiwać, że zastosowanie mechanizmu reagowania na incydenty lub zmiana specyfikacji zgodnie z art. 6 zapewnią terminową i skuteczną reakcję. Środki przyjęte przez Komisję są ściśle ograniczone do usuwania przyczyn i skutków takich sytuacji nadzwyczajnych.

3. Przyjęcie środków tymczasowych zgodnie z niniejszym artykułem pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich do podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych związanych z kwestiami bezpieczeństwa narodowego lub obronności, które mają wpływ na aplikacje i usługi ITS wdrażane na ich terytorium.

4. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 1, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Okres ważności tych aktów wykonawczych nie przekracza 8 miesięcy. Komisja informuje państwa członkowskie, gdy uzna, że sytuacja nadzwyczajna zakończyła się, i uchyla te akty po ustaniu tej sytuacji lub zmianie przez Komisję odpowiednich specyfikacji w celu zaradzenia sytuacji, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.⁴⁷”;

*Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii (Dz.U. L 194 z 19.7.2016, s. 1). UWAGA: do zaktualizowania po wejściu w życie NIS 2 (wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie środków na rzecz wspólnego wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa w całej Unii zmieniającej dyrektywę (UE) 2016/1148, 2020/0359 (COD)).”;

9) w art. 8 ust. 1 odesłanie do „dyrektywy 98/34/WE” zastępuje się odesłaniem do „dyrektywy (UE) 2015/1535”;

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności

1. Dane, które stanowią dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679*, przetwarzane są zgodnie z niniejszą dyrektywą wyłącznie w zakresie, w jakim takie przetwarzanie jest niezbędne do realizacji aplikacji, usług i działań ITS określonych w załączniku I w celu zapewnienia bezpieczeństwa lub ochrony ruchu drogowego oraz lepszego zarządzania ruchem, mobilnością lub incydentami.

⁴⁷ Uwaga: ostatnie zdanie zostało przeniesione z art. 15 ust. 3.

2. W przypadku gdy specyfikacje przyjęte na podstawie art. 6 dotyczą przetwarzania danych, które są danymi osobowymi określonymi w art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, określają one kategorie tych danych i przewidują odpowiednie zabezpieczenia w zakresie ochrony danych osobowych na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE. W takim przypadku ocena skutków, o której mowa w art. 6 ust. 7⁴⁸, obejmuje analizę wpływu takiego przetwarzania na ochronę danych osobowych.

3. W stosownych przypadkach zachęca się do wykorzystywania anonimowych danych lub do pseudonimizacji danych.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).”;

11) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS

Specyfikacje dla obszaru priorytetowego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. d), które Komisja przyjmie w ramach wykonywania swoich uprawnień na podstawie art. 6 ust. 8, określają unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS, o którym mowa w pkt 4.3 załącznika I. Określone zostają następujące role tego systemu:

- a) organ ds. polityki certyfikacji C-ITS;
- b) podmiot zarządzający zaufaną listą C-ITS;
- c) punkt kontaktowy ds. C-ITS.

Komisja jest odpowiedzialna za zapewnienie realizacji tych ról.” ;

⁴⁸ Uwaga: art. 6 ust. 7 brzmi: „Przed przyjęciem specyfikacji Komisja przeprowadza ocenę skutków obejmującą analizę kosztów i korzyści.”.

12) w art. 12 ust. 2 datę „27 sierpnia 2017 r.” zastępuje się przez „[Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy]”;

13) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Europejski Komitet ds. ITS (EIC). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

14) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Sprawozdawczość⁴⁹

1. Do dnia [data wejścia w życie + 18 miesięcy] państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy i aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie, a także w sprawie ich głównych krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych oraz dotyczących przystępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV.
2. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdania z postępów we wdrażaniu, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania na potrzeby oceny wdrażania niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. W tych aktach wykonawczych, w świetle zasady proporcjonalności i na podstawie najlepszych praktyk, dokonuje się rozróżnienia między obowiązkowymi kluczowymi wskaźnikami skuteczności działania, które należy uwzględnić w sprawozdaniach, a dodatkowymi wskaźnikami, które mogą być w stosownych przypadkach włączane do takich sprawozdań. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4.
3. Po przekazaniu pierwszego sprawozdania państwa członkowskie przekazują co trzy lata sprawozdania z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Komisja zapewnia, aby terminy składania sprawozdań określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 6 były dostosowane do tej częstotliwości.
4. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, nie później niż 18 miesięcy po upływie każdego terminu składania sprawozdań przez państwa członkowskie, sprawozdanie z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Do sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wykonywania art. 5–11 i 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych; sprawozdanie ocenia także w stosownych przypadkach, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.”;

⁴⁹ Uwaga: Warunki programu roboczego przeniesiono do nowego art. 4a.

- 15) załączniki I i II zastępuje się tekstem znajdującym się w załącznikach I i II do niniejszej dyrektywy;
- 16) dodaje się załączniki III i IV w brzmieniu określonym w załącznikach III i IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [data wejścia w życie 24 miesięcy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

[...]

ZAŁĄCZNIK I
OBSZARY PRIORYTETOWE

(o których mowa w art. 2.)

1. Obszar priorytetowy I: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności

Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS w zakresie informacji i mobilności dla pasażerów obejmują następujące elementy:

1.1. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej UE usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej (w tym dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych)

Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej UE usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej i podobne usługi zapewniające funkcje informacyjne, rezerwacyjne lub zakupowe dla więcej niż jednego przewoźnika w ramach tego samego rodzaju transportu były dokładne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w oparciu o:

- 1.1.1. przystępność i dostępność dla dostawców usług ITS istniejących i dokładnych danych o multimodalnych podróżach i ruchu, wykorzystywanych na potrzeby usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem;
 - 1.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w szczególności poprzez znormalizowane interfejsy;
 - 1.1.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony dostępnych danych o multimodalnych podróżach i ruchu, wykorzystywanych na potrzeby usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej;
 - 1.1.4. terminowe uaktualnianie przez dostawców usług ITS informacji o podróżach multimodalnych, w tym informacji związanych z rezerwacjami i zakupem, w stosownych przypadkach, usług transportowych.
- 1.2. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych i nawigacyjnych dotyczące ruchu drogowego (w tym dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu)

Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej UE usługi informacyjne i nawigacyjne dotyczące ruchu drogowego były dokładne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w oparciu o:

- 1.2.1. przystępność i dostępność dla dostawców usług ITS i innych zainteresowanych stron istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu, w tym danych przekazywanych w czasie rzeczywistym, wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz do wykorzystania w mapach cyfrowych, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem;
- 1.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w tym informacje zwrotne na temat jakości danych;
- 1.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony dostępnych danych o drogach i ruchu wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
- 1.2.4. terminowe uaktualnianie przez dostawców usług ITS informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu dla użytkowników dróg i innych zainteresowanych stron.
- 1.3. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej UE usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej oraz usług informacyjnych i nawigacyjnych dotyczących ruchu drogowego
 - 1.3.1. Określenie koniecznych wymogów dotyczących gromadzenia przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras, szczególnie dla pojazdów ciężarowych) oraz ich przekazywania dostawcom usług ITS, w oparciu o:
 - 1.3.1.1. przystępność dla dostawców usług ITS istniejących danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) gromadzonych przez właściwe organy publiczne lub przez podmioty z sektora prywatnego;
 - 1.3.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi a dostawcami usług ITS i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami;
 - 1.3.1.3. terminowe uaktualnianie, przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras);
 - 1.3.1.4. terminowe uaktualnianie, przez dostawców usług ITS, usług i aplikacji ITS wykorzystujących te dane o drogach i ruchu.
 - 1.3.2. Określenie koniecznych wymogów, aby dane o drogach i ruchu oraz odpowiednie dane o podróży i multimodalnej infrastrukturze wykorzystywane na potrzeby map cyfrowych były dokładne i w miarę możliwości przystępne dla producentów map cyfrowych i dostawców usług, w oparciu o:
 - 1.3.2.1. przystępność dla producentów map cyfrowych i dostawców usług istniejących danych o drogach i ruchu oraz odpowiednich danych o podróży i infrastrukturze multimodalnej wykorzystywanych do map cyfrowych;
 - 1.3.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi stronami a prywatnymi producentami map cyfrowych i dostawcami usług;

- 1.3.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony danych o drogach i ruchu na potrzeby map cyfrowych;
- 1.3.2.4. terminowe uaktualnianie map cyfrowych przez producentów map cyfrowych i dostawców usług.

2. Obszar priorytetowy II: Usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem

Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem obejmują następujące elementy:

2.1. Specyfikacje dotyczące usług o wartości dodanej w zakresie zarządzania ruchem i incydentami

Określenie koniecznych wymogów w celu wsparcia i harmonizacji usług o wartości dodanej w zakresie zarządzania ruchem i incydentami, w oparciu o:

- 2.1.1. przystępność i dostępność istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu oraz danych o wypadkach i incydentach na potrzeby służb odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem i incydentami;
- 2.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych, w tym danych o towarach mających znaczenie dla zarządzania ruchem i incydentami (np. przewóz towarów niebezpiecznych, ograniczenia dostępu związane z towarami, pojazdy o nadmiernych rozmiarach), między centrami zarządzania ruchem, centrami informacji o ruchu, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w szczególności poprzez znormalizowane interfejsy;
- 2.1.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe zainteresowane strony dostępnych danych o drogach i ruchu oraz danych o wypadkach i incydentach, potrzebnych do poprawy usług w zakresie zarządzania ruchem i incydentami;
- 2.1.4. przystępność danych i synergia z innymi inicjatywami mającymi na celu wspieranie multimodalności, integracji rodzajów transportu i ułatwianie zmiany rodzaju transportu w europejskiej sieci transportowej na rzecz najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu poprzez harmonizację i ułatwienie wymiany danych⁵⁰.

2.2. Specyfikacje dotyczące usług zarządzania mobilnością

Określenie koniecznych wymogów w celu wsparcia rozwoju dokładnych usług zarządzania mobilnością przez organy transportu publicznego, w oparciu o:

- 2.2.1. przystępność i dostępność dla właściwych organów publicznych istniejących i dokładnych danych o drogach i multimodalnych podróżach i ruchu, potrzebnych do zarządzania mobilnością, bez uszczerbku dla wymogów ochrony danych;
- 2.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej;

⁵⁰ Takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33) oraz prace prowadzone w ramach Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki.

2.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony dostępnych danych o drogach i multimodalnych podróżach i ruchu, potrzebnych do zarządzania mobilnością.

2.3. Unijne ramy dotyczące architektur ITS

Określenie środków koniecznych w celu opracowania unijnej architektury ramowej ITS, obejmujących zwłaszcza związane z ITS zagadnienia interoperacyjności, ciągłości usług i aspekty dotyczące multimodalności, w ramach których państwa członkowskie i ich właściwe organy we współpracy z sektorem prywatnym mogą opracować swoją własną architekturę ITS na rzecz mobilności na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym.

2.4. Aplikacje ITS a logistyka transportu towarowego

Określenie koniecznych wymogów, aby wesprzeć realizację aplikacji ITS dla logistyki transportu towarowego, w szczególności śledzenia i namierzania towarów i innych usług związanych z widocznością na całej trasie i we wszystkich rodzajach transportu, w oparciu o:

2.4.1. dostępność właściwych technologii ITS dla podmiotów opracowujących aplikacje ITS oraz ich wykorzystanie przez te podmioty;

2.4.2. przystępność danych dotyczących ładunków, do których można uzyskać dostęp za pośrednictwem innych określonych ram wymiany danych⁵¹;

2.4.3. wykorzystanie danych z określania położenia w narzędziach i centrach zarządzania ruchem.

3. Obszar priorytetowy III: Usługi ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego

Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS związanych z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego obejmują następujące elementy:

3.1. Specyfikacje dotyczące interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE

Określenie koniecznych środków służących zharmonizowanemu zapewnieniu interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE, w tym:

3.1.1. przystępność wymaganych danych z urządzeń pokładowych ITS w celu ich wymiany;

3.1.2. dostępność niezbędnych urządzeń w centrach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach otrzymujących dane wysyłane z pojazdów;

3.1.3. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy pojazdami a centrami przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, w tym ewentualna interakcja z danymi wchodzącymi w zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2020/1056 oraz z systemem e-CMR*, na przykład w przypadku towarów niebezpiecznych.

⁵¹ Takich jak rozporządzenie (UE) 2020/1056.

*Protokół dodatkowy do konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego.

- 3.2. Specyfikacje dotyczące usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz usług w zakresie ich rezerwacji

Określenie środków koniecznych do zapewnienia bazujących na ITS usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, w szczególności na stacjach obsługi i parkingach przy drogach, oraz, w stosownych przypadkach, usług w zakresie ich rezerwacji, w oparciu o:

- 3.2.1. dostępność dla użytkowników informacji drogowych dotyczących parkowania;
- 3.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy parkingami przydrożnymi i miejscami parkingowymi, centrami i pojazdami;
- 3.2.3. wyposażenie pojazdów i drogowych obiektów parkingowych we właściwe technologie ITS w celu aktualizowania informacji dotyczących dostępnych miejsc parkingowych na potrzeby rezerwacji.
- 3.3. Specyfikacje dotyczące minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym

Określenie minimalnych wymogów dotyczących „powszechnych informacji o ruchu” związanych z bezpieczeństwem drogowym, dostarczanych, w miarę możliwości, bezpłatnie wszystkim użytkownikom, jak również minimalnej zawartości tych wymogów, w oparciu o:

- 3.3.1. przystępność i dostępność dokładnych danych o zdarzeniach i warunkach związanych z bezpieczeństwem, potrzebnych z myślą o informacjach związanych z bezpieczeństwem i usługach w zakresie zarządzania incydentami;
- 3.3.2. wdrożenie lub wykorzystywanie środków do wykrywania lub określania zdarzeń i warunków związanych z bezpieczeństwem;
- 3.3.3. określenie i stosowanie znormalizowanej listy informacji o zdarzeniach drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), która powinna być przekazywana użytkownikom ITS bezpłatnie;
- 3.3.4. zgodność i integrację „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje w czasie rzeczywistym o ruchu i informacje o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu.
- 3.4. Specyfikacje w odniesieniu do innych działań

- 3.4.1. Określenie koniecznych środków służących zwiększaniu bezpieczeństwa użytkowników dróg w zakresie pokładowych interfejsów interakcji człowieka z urządzeniami, w zakresie korzystania z urządzeń nomadycznych wspierających prowadzenie pojazdu lub operacje transportowe, jak również w zakresie bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁵², rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013⁵³ oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013⁵⁴.
- 3.4.2. Określenie koniecznych środków służących poprawie bezpieczeństwa i komfortu szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, w odniesieniu do wszystkich właściwych aplikacji ITS, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013.
- 3.4.3. Określenie koniecznych środków w celu wyposażenia pojazdów i infrastruktury drogowej w zaawansowane systemy informacyjne wspierające kierowcę, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013.
- 3.4.4. Określenie koniecznych środków służących ułatwieniu wymiany informacji między dostawcami usług w zakresie aplikacji ITS związanych z bezpieczeństwem, takich jak pomoc w odzyskiwaniu skradzionych pojazdów lub towarów, a właściwymi organami publicznymi, z należyтым uwzględnieniem innych istniejących i powstających ram mających na celu ułatwienie wymiany danych w zakresie mobilności i transportu, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013.

⁵² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

⁵³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

⁵⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

4. Obszar priorytetowy IV: usługi ITS na rzecz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.

Specyfikacje i normy dotyczące powiązania pojazdów z infrastrukturą transportową, zwiększanie świadomości i umożliwienie świadczenia wysoce zautomatyzowanych usług w zakresie mobilności, obejmują następujące elementy, bez uszczerbku dla specyfikacji i norm w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858, rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013:

4.1. Określenie koniecznych środków służących dalszym postępom w zakresie rozwoju i wprowadzania współpracujących (pojazd-pojazd, pojazd-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnych systemów transportowych, w szczególności w celu wsparcia CCAM, w oparciu o:

4.1.1. ułatwienie wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy infrastrukturami i pomiędzy pojazdami a infrastrukturami oraz pomiędzy innymi użytkownikami dróg a pojazdami i infrastrukturami;

4.1.2. przystępność dla odpowiedniego pojazdu lub infrastruktury drogowej właściwych danych lub informacji, które mogą być przedmiotem wymiany;

4.1.3. zastosowanie znormalizowanego formatu wiadomości w ramach wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdem a infrastrukturą;

4.1.4. określenie infrastruktury komunikacyjnej dla wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdami a infrastrukturami;

4.1.5. wykorzystanie procesów normalizacji celem przyjęcia odpowiednich architektur.

4.2. Specyfikacje dotyczące usług

4.2.1. Usługi informacyjne i ostrzegawcze C-ITS oparte na danych o stanie, które zwiększają świadomość użytkowników transportu w zakresie zdarzających się sytuacji związanych z ruchem;

4.2.2. usługi informacyjne i ostrzegawcze C-ITS oparte na obserwacjach, które bardziej zwiększają świadomość użytkowników transportu w zakresie zdarzających się sytuacji związanych z ruchem, w tym użytkowników niepołączonego transportu;

4.2.3. usługi C-ITS oparte na intencjach, które pozwalają pojazdom radzić sobie ze złożonymi scenariuszami ruchu drogowego i umożliwiają wysoce zautomatyzowane prowadzenie pojazdu;

4.2.4. usługi infrastrukturalne C-ITS wspierające zautomatyzowaną jazdę.

4.3. Specyfikacje dotyczące unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS

4.3.1. polityka certyfikacji dotycząca zarządzania certyfikatami klucza publicznego dla usług C-ITS;

4.3.2. określenie roli organu ds. polityki certyfikacji C-ITS, podmiotu zarządzającego zaufaną listą C-ITS oraz punktu kontaktowego ds. C-ITS;

4.3.3. polityka bezpieczeństwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem informacji w C-ITS.”.

ZAŁĄCZNIK II

ZASADY DOTYCZĄCE SPECYFIKACJI I WDRAŻANIA ITS

(o których mowa w art. 5, 6, 7 i 8)

Przyjmowanie specyfikacji, wydawanie upoważnień dotyczących norm oraz wybór i wdrażanie aplikacji i usług ITS opierają się na ocenie potrzeb uwzględniającej wszystkie zainteresowane strony i prowadzone są zgodnie z poniższymi zasadami. W działaniach tych należy mieć na względzie:

a)	skuteczność	–	rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie (na przykład do zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, w tym dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego);
b)	opłacalność	–	optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
c)	proporcjonalność	–	w stosownych przypadkach zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług i wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej;
d)	wspieranie ciągłości usług	–	zapewnianie nieprzerwanych usług na terenie całej Unii, w szczególności w ramach sieci transeuropejskiej oraz, w miarę możliwości, na jej zewnętrznych granicach, kiedy usługi ITS są wdrażane. Ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci transportowych łączących kraje z krajami, oraz w stosowanych przypadkach regiony z regionami i miasta z obszarami wiejskimi;
e)	zapewnianie interoperacyjności	–	zapewnienie, by systemy oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;
f)	wspieranie zgodności wstecznej	–	w uzasadnionych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii oraz przy jednoczesnym wspieraniu,

			w stosownych przypadkach, komplementarności z nowymi technologiami lub przechodzenia na nowe technologie;
g)	poszanowanie istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci	–	uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci transportowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;
h)	promowanie równego dostępu	–	nieutrudnianie dostępu do aplikacji i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz niedyskryminowanie takich uczestników w tym zakresie. W stosownych przypadkach dostępność dla osób z niepełnosprawnościami zgodnie z wymogami dostępności określonymi w załączniku I do dyrektywy (UE) 2019/882, jeżeli aplikacje i usługi ITS mają stanowić interfejs lub dostarczać informacji użytkownikom ITS będącym osobami z niepełnosprawnościami; przyjazność dla użytkowników wobec osób o ograniczonej wiedzy cyfrowej;
i)	wspieranie dojrzałości	–	wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;
j)	zapewnianie jakości określania czasu i położenia	–	zapewnianie zgodności aplikacji i usług ITS, które opierają się na określaniu czasu lub położenia, co najmniej z usługami nawigacyjnymi oferowanymi przez europejski system nawigacji satelitarnej Galileo, w tym z <i>Open Service Navigation Message Authentication</i> [uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej], a także inne usługi Galileo, takie jak usługa wysokiej dokładności, gdy usługa ta stanie się dostępna, oraz z europejskim systemem wspomaganie satelitarnego („EGNOS”). W stosownych przypadkach zapewnianie, aby w aplikacjach i usługach ITS opierających się na danych z obserwacji Ziemi wykorzystywano dane, informacje lub usługi programu Copernicus. Oprócz danych z programu Copernicus można dodatkowo wykorzystywać inne dane i usługi;

k)	ułatwianie intermodalności	–	uwzględnianie przy wdrażaniu ITS, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu;
l)	poszanowanie spójności	–	uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii, które mają zastosowanie w dziedzinie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji, oraz, w odniesieniu do specyfikacji, zasady neutralności technologicznej określonej w dyrektywie 2018/1972;
m)	zapewnianie przejrzystości i zaufania	–	zapewnianie przejrzystości, na przykład przez zadbanie o przejrzystość rankingu przy proponowaniu klientom form mobilności.

”.

ZAŁĄCZNIK III

Lista rodzajów danych

<p>1. Dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym (o których mowa w załączniku I, obszar priorytetowy I, pkt 1.2, 1.3):</p>
<p>1.1. Statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, w stosownych przypadkach, dotyczące następujących rodzajów danych:</p> <p>Rodzaje danych:</p> <ul style="list-style-type: none">– warunki dostępu do tuneli– warunki dostępu do mostów– ograniczenia prędkości– przepisy dotyczące dostaw towarów– zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych– kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku– ograniczenia dotyczące masy/długości/szerokości/wysokości⁵⁵ <p>– ulice jednokierunkowe⁵⁶</p>
<p>– projekty organizacji ruchu</p>
<p>– stałe ograniczenia dostępu</p> <p>– granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w konkretnych strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego⁵⁷.</p>

⁵⁵ Uwaga: uzupełnienie wynikające z rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2022/670 (ogólnounijne usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu).

⁵⁶ Zob. poprzedni przypis.

⁵⁷ Zob. poprzedni przypis.

1.2. Rodzaje danych o stanie sieci
<p><u>Rodzaje danych:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – zamknięcie drogi – zamknięcie pasa ruchu – roboty drogowe <p>– czasowe środki zarządzania ruchem</p>
2. Dane dotyczące usług w zakresie informacji i rezerwacji w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (o których mowa w załączniku I, obszar priorytetowy III, pkt 3.2):
<p>Rodzaje danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dane statyczne dotyczące parkingów – informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu <p>– dane dynamiczne na temat dostępności miejsc parkingowych, w tym dane określające, czy dany parking jest: wolny lub zamknięty, bądź określające liczbę wolnych miejsc, które są dostępne.</p>
3. Dane dotyczące wykrytych zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego odnoszące się do minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (o których mowa w załączniku I obszar priorytetowy III, pkt 3.3):
<p>Rodzaje danych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – czasowo śliska droga – zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze – niezabezpieczone miejsce wypadku – krótkotrwałe roboty drogowe – zmniejszona widoczność – pojazd jadący pod prąd

– niekontrolowana blokada drogi

– wyjątkowe warunki pogodowe

4. Multimodalne statyczne dane o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (o których mowa w załączniku I, obszar priorytetowy I, pkt 1.1 i 1.3):

Rodzaje danych:

Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkie rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (windy, schody ruchome)

”.

ZAŁĄCZNIK IV

Wykaz usług ITS

Usługa w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, o której mowa w załączniku I obszar priorytetowy III, pkt 3.3.

”.
