



**UNIA EUROPEJSKA**

**PARLAMENT EUROPEJSKI**

**RADA**

**Bruksela, 11 października 2023 r.  
(OR. en)**

**2021/0419 (COD)**

**PE-CONS 35/23**

**TRANS 266  
TELECOM 209  
IND 327  
DATAPROTECT 181  
DIGIT 121  
CODEC 1156**

**AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY**

Dotyczy: **DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu**

**DYREKTYWA  
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/...**

z dnia ...

**w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE  
w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych  
w obszarze transportu drogowego  
oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 290 z 29.7.2022, s. 126.

<sup>2</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 października 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (zwanym dalej „strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”) 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 osiągnąć cel, jakim jest wydajna, bezpieczna, zrównoważona, inteligentna i odporna mobilność. Stanowi to uzupełnienie działań zapowiedzianych w ramach strategii przewodniej dotyczącej ekologizacji transportu towarowego w celu wsparcia logistyki multimodalnej. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zapowiedziano również na 2022 r. przegląd rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926<sup>1</sup> w celu uwzględnienia obowiązkowej dostępności zbiorów danych dynamicznych; 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. Dzięki niniejszej dyrektywie aplikacje ITS w dziedzinie transportu drogowego powinny umożliwiać bezproblemową integrację z innymi rodzajami transportu, np. koleją, lub z aktywną mobilnością, w ten sposób ułatwiając w miarę możliwości przejście na te rodzaje transportu, aby poprawić wydajność i dostępność.

---

<sup>1</sup> 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).

- (2) Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności potwierdza cel, jakim jest osiągnięcie bliskiej zera liczby ofiar śmiertelnych w przypadku wszystkich rodzajów transportu w Unii do 2050 r. Do zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników dróg przyczynia się szereg działań w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE<sup>1</sup>, takich jak system eCall, usługi informacyjne związane z bezpieczeństwem ruchu oraz usługi informacyjne dotyczące bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1012<sup>2</sup>.
- (3) W komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. pt. „Europejski Zielony Ład” podkreślono – obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem możliwych dzięki transformacji cyfrowej – coraz większą rolę zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności oraz cel, jakim jest wspieranie nowych usług zrównoważonego transportu i zrównoważonej mobilności, które dają możliwość poprawy mobilności, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach, oraz wspierania przejścia na czystsze rodzaje transportu dzięki promowaniu przesunięcia międzygałęziowego i lepszego zarządzania ruchem. Aby wesprzeć tę ewolucję, uzasadnione może być rozważenie odpowiednich technicznych kryteriów kwalifikacji w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852<sup>3</sup> (znanego również jako rozporządzenie w sprawie systematyki) w celu wsparcia inwestycji w ITS.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji (Dz.U. L 170 z 28.6.2022, s. 27).

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13).

- (4) Z uwagi na coraz pilniejszą potrzebę lepszego wykorzystania danych w celu uczynienia łańcuchów transportowych bardziej zrównoważonymi, bezpiecznymi, 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 multimodalnej, takimi jak wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności i jej elementy, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056<sup>1</sup> oraz prace prowadzone w ramach Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki (DTLF), przy jednoczesnym uwzględnieniu przepisów dotyczących ochrony danych i prywatności.
- (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) Cyfryzacja i innowacje w transporcie drogowym stwarzają możliwości zatrudnienia dzięki opracowywaniu nowych projektów w tym sektorze.
- (7) W wielu państwach członkowskich krajowe zastosowania inteligentnych systemów transportowych i usług są już wdrażane w sektorze transportu drogowego. Choć od czasu przyjęcia dyrektywy 2010/40/UE w 2010 r. sytuacja uległa poprawie, w ramach oceny tej dyrektywy stwierdzono utrzymujące się niedociągnięcia prowadzące w dalszym ciągu do fragmentarycznego i nieskoordynowanego wdrażania oraz braku ciągłości geograficznej usług ITS w całej Unii i na jej granicach zewnętrznych.

---

<sup>1</sup> 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).

- (8) W kontekście wykonywania rozporządzeń delegowanych Komisji (UE) nr 885/2013<sup>1</sup>, (UE) nr 886/2013<sup>2</sup>, (UE) 2015/962<sup>3</sup> i (UE) 2017/1926 uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE państwa członkowskie utworzyły krajowe punkty dostępu. 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 dane dotyczące transportu powinny być przystępne w formacie nadającym się do odczytu maszynowego w zakresie przewidzianym niniejszą dyrektywą. Krajowe punkty dostępu, wraz z regionalnymi i lokalnymi punktami dostępu, które mogą istnieć w państwach członkowskich, stanowią ważny element wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności w ramach europejskiej strategii w zakresie danych i należy się na nich opierać w szczególności w odniesieniu do dostępności danych. Współpracując na rzecz ułatwienia dostępu do danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu, państwa członkowskie powinny dążyć do poprawy skuteczności, interoperacyjności i współpracy krajowych punktów dostępu w całej Unii, a także do ułatwienia użytkownikom danych dostępu do nich. Mimo że krajowe punkty dostępu działają we wszystkich państwach członkowskich, nadal istnieje potrzeba poprawy przystępności danych dotyczących wielu rodzajów danych, które uznaje się za kluczowe dla wspierania rozwoju podstawowych usług zapewniających użytkownikom końcowym niezbędne informacje.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6).

<sup>3</sup> 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).

- (9) Należy zacieśnić współpracę państw członkowskich w zakresie stosowania specyfikacji dotyczących wdrażania ITS. Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim współpracę w obszarach priorytetowych, na przykład poprzez przyjęcie wytycznych w celu wspierania zharmonizowanego i terminowego wdrażania ITS w Unii oraz usprawnienia wymiany rodzajów danych wymienionych w załączniku III.
- (10) Art. 20 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804<sup>1</sup> wymaga przystępności i dostępności za pośrednictwem krajowego punktu dostępu niektórych danych statycznych i dynamicznych oraz usług związanych z infrastrukturą paliw alternatywnych na całym terytorium Unii, wspierających rozwój ulepszonych usług informacyjnych dla użytkowników końcowych. Przepis ten przewiduje również przyjęcie przepisów uzupełniających przepisy określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2022/670<sup>2</sup> w odniesieniu do przekazywania, prezentacji i norm jakości danych.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

<sup>2</sup> 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 25.4.2022, s. 1).

- (11) Aby zapewnić skoordynowane, skuteczne i interoperacyjne 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 zdefiniowanymi 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.
- (12) Należy zapewnić, w szczególności w odniesieniu do współpracujących inteligentnych systemów transportowych (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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972<sup>1</sup>. Jeżeli można wykorzystać uzupełniające, niezawodne i sprawdzone w rzeczywistych warunkach technologie C-ITS, należy umożliwić stosowanie współistniejących aplikacji, zapewniając interoperacyjność systemów ITS.
- (13) Specyfikacje powinny uwzględniać i wykorzystywać doświadczenia i wyniki już uzyskane w dziedzinie ITS, C-ITS oraz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności (CCAM), w szczególności w kontekście platform C-ITS i CCAM, Europejskiego Forum Multimodalnej Mobilności Pasażerskiej, Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki oraz europejskiej platformy wdrożenia eCall.

---

<sup>1</sup> 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).



- (14) 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. Europejskie partnerstwo na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności w ramach programu „Horyzont Europa” powinno wspierać rozwój i testowanie kolejnej fali usług C-ITS, w oparciu o specyfikacje, które mają zostać przyjęte dla usług C-ITS, oraz wspomagając integrację wysoce zautomatyzowanych pojazdów z nowymi usługami w zakresie multimodalnej mobilności. Przed wdrożeniem należy przetestować nowe technologie, w szczególności C-ITS, w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego pod kątem tego, czy stanowią niezawodną usługę.

- (15) C-ITS wykorzystują technologie umożliwiające komunikację między pojazdami drogowymi i komunikację pojazdów drogowych z infrastrukturą drogową, 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 wszystkimi stacjami C-ITS, niezależnie od stosowanych technologii komunikacyjnych. Ten model zaufania należy zrealizować za pomocą polityki w zakresie stosowania infrastruktury klucza publicznego. Najwyższym poziomem tej infrastruktury klucza publicznego powinna być europejska zaufana lista certyfikatów (ECTL), 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 poziomie 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 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 podmiotu zarządzającego zaufaną listą i ECTL. Obecnie Komisja zapewnia również wypełnianie przez europejski główny urząd ds. certyfikacji jego roli. Urząd ten może zostać utrzymany w stosownych przypadkach, na przykład w celu wspierania planów migracji w przypadku zagrożenia innego głównego urzędu certyfikacji.

- (16) 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 przystępne w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego, oraz na wdrażaniu usług ITS, ale na zainteresowanych stronach nie ciążyły nigdy żadne obowiązki w zakresie tworzenia i udostępniania takich 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, a także wykorzystywanie kluczowych danych w innych obszarach priorytetowych określonych w niniejszej dyrektywie, np. przepisów ruchu drogowego, które wspomagają świadczenie ważnych usług, takich jak ograniczenia prędkości w celu wspierania pojazdów wyposażonych w inteligentnego asystenta kontroli prędkości na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144<sup>1</sup>. Obowiązkowe świadczenie pewnych usług ITS i dostarczanie kluczowych 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 informacje podstawowe, które mają być odzwierciedlone w danych nadających się do odczytu maszynowego, już istnieją, niezależnie od formatu lub nośnika, w jakim te informacje są przedstawiane. Na przykład tylko wtedy, gdy właściwe organy wydają ostrzeżenie o pogodzie niekorzystnej dla ruchu (np. w radiu lub na konstrukcjach bramowych), informacje podstawowe są dostępne.

---

<sup>1</sup> 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).

Niniejsza dyrektywa nie określa, czy należy tworzyć konkretne informacje o ruchu (np. tworzenie planów organizacji ruchu), ani w jakich okolicznościach należy wydawać ostrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa (np. czy opady śniegu uruchamiają ostrzeżenie dla kierowców) ani jakie wartości powinny mieć przepisy ruchu drogowego (np. poziom ograniczenia prędkości). Wszystko to pozostaje w gestii właściwych organów, co oznacza, że w praktyce występują różnice (na przykład takie same opady śniegu mogą spowodować podjęcie decyzji o wystosowaniu ostrzeżenia dla ruchu w niektórych regionach, ale nie w innych). Ponadto obowiązkowe świadczenie niektórych usług ITS oraz udostępnianie kluczowych danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego nie wymaga inwestycji w urządzenia drogowe sieci w celu gromadzenia dodatkowych informacji. Rodzaje danych i usługi, których dostarczenie 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 885/2013, (UE) nr 886/2013, (UE) 2017/1926 oraz (UE) 2022/670, i powinny odzwierciedlać rodzaje danych i usługi określone w tych aktach. Specyfikacje już przyjęte przez Komisję, w tym normy, o których mowa w tych specyfikacjach, pozostawiają możliwość wyboru treści cyfrowych elementów informacji udostępnianych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Aby zapewnić wspólne podejście do wdrażania, konieczne mogą być prace przygotowawcze, takie jak tworzenie profili norm. W takich przypadkach program roboczy ITS powinien opisywać prace przygotowawcze, które mają zostać przeprowadzone, a w mających zastosowanie datach dostarczania tych rodzajów danych i powiązanych usług należy uwzględnić te dodatkowe prace.

- (17) Niezbędne przekształcenie informacji niecyfrowych w format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego wymaga stopniowego i proporcjonalnego podejścia, biorąc pod uwagę dużą liczbę zaangażowanych zainteresowanych stron i ich nierównomierne możliwości techniczne, a także dużą ilość informacji. W związku z tym obowiązkowe dostarczanie niektórych danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego powinno na pierwszym etapie dotyczyć informacji utworzonych lub zaktualizowanych po określonej dacie rozpoczęcia; w drugim etapie obowiązek ten powinien obejmować również informacje, które zostały wcześniej utworzone. Jeżeli chodzi o inne dane, w przypadku których informacje są szybko przestarzałe, wystarczające może być udostępnienie jedynie nowych lub zaktualizowanych informacji.
- (18) W interesie ciągłości rodzaje danych i usługi, których dostarczanie lub świadczenie jest obowiązkowe na mocy niniejszej dyrektywy, powinny być przystępne w konkretnym zakresie geograficznym. Zakres ten należy również określić w oparciu o podejście stopniowe i proporcjonalne. W przypadku danych dotyczących regulacji ruchu w węzłach miejskich, aby zapewnić proporcjonalność odpowiednich obowiązków, a w szczególności rozsądny stosunek kosztów do korzyści, państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia zasięgu do określonych dróg poprzez zastosowanie progu strumienia ruchu określonego w niniejszej dyrektywie.
- (19) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego zachęca się państwa członkowskie do jak najszybszego udostępniania danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu (np. ograniczenia prędkości lub dane dynamiczne dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów), również w odniesieniu do tych części sieci drogowej, które nie mieszczą się w zakresie geograficznym określonym w załączniku III (np. autostrady nienależące do transeuropejskiej sieci drogowej).

- (20) Z badania „Tworzenie map transportu dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się” (ang. „Mapping accessible transport for persons with reduced mobility”) 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. Wynika z niego również, że ustanowienie minimalnych wymogów i norm dotyczących informowania osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się należy uznać za bardzo istotne na poziomie Unii i w państwach członkowskich. 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 danych dotyczących węzłów dostępu i związanych z nimi udogodnień w zakresie dostępności w dostępnych formatach.
- (21) W związku z powiązaniem oświadczeniem zawartym w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisja jest proszona o rozważenie, jakie zmiany w obecnych ramach prawnych są potrzebne w odpowiedzi na nowe technologie łączności elektronicznej oraz w jaki sposób ewentualne rozszerzenie systemu eCall na inne kategorie pojazdów, takie jak pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe i ciągniki rolnicze, wpływa na publiczne punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) eCall. Ponadto, poza ramami niniejszej dyrektywy, wzywa się Komisję do oceny możliwych wariantów rozwiązania problemu przestarzałości systemów eCall w pojazdach wyposażonych w urządzenia spełniające obecne specyfikacje eCall po wyłączeniu sieci komunikacyjnych z komutacją łączy (2G i 3G).

(22) Większa integracja ITS i zaawansowanych systemów wspierania kierowców lub ogólnie systemów pojazdów i infrastruktury oznacza, że systemy takie 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 w bezpieczny sposób wykorzystywać komunikację między pojazdami a infrastrukturą w celu planowania manewrów i usprawniania strumieni ruchu, przyczyniając się również do zapewnienia bardziej zrównoważonego transportu. Komunikacja między pojazdami a infrastrukturą powinna wspierać zapewnienie wiarygodności, dokładności i przystępności danych. Naruszenie integralności usług ITS mogłoby zatem mieć poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład w przypadku gdy celowo fałszywe informacje skłaniają pojazdy do manewrów, które narażają użytkowników dróg na ryzyko, i mogą mieć efekt domina dla unijnego systemu transportu. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy, w sytuacjach, w których integralność usług ITS jest zagrożona i interwencja na poziomie unijnym jest pilnie potrzebna w celu zapewnienia bezpiecznego i właściwego funkcjonowania unijnego systemu transportu lub bezpieczeństwa drogowego, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjmowania środków zaradczych w celu usunięcia przyczyn i skutków takiej sytuacji. Te środki zaradcze należy wprowadzić jak najszybciej oraz należy zapewnić ich natychmiastowe stosowanie. Niemniej jednak przed przyjęciem takich środków zaradczych Komisja powinna dołożyć wszelkich starań, aby skonsultować się z ekspertami z państw członkowskich. Ponadto, biorąc pod uwagę, że mogą istnieć plany zarządzania sytuacjami nadzwyczajnymi na różnych poziomach interwencji, aby zaradzić szeregowi możliwych awarii systemu, Komisja powinna przyjmować takie środki zaradcze wyłącznie w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy środki zaradcze wprowadzone przez właściwe organy krajowe nie zapewnią terminowej i skutecznej reakcji. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>1</sup>. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości transportu należy przedłużyć ważność takich środków zaradczych 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.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) 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) 2016/679<sup>1</sup> oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>2</sup>. Zgodnie z art. 6 rozporządzenia (UE) 2016/679 niniejsza dyrektywa powinna określać cel, w jakim dane osobowe mogą być przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).



- (24) W przypadku gdy specyfikacje, które mają zostać opracowane na podstawie niniejszej dyrektywy, wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinny one 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, oraz 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 za pomocą przetwarzania danych osobowych i gdy jest to technicznie wykonalne, należy korzystać z danych zanonimizowanych. W innych przypadkach należy zachęcać do wykorzystywania danych pseudonimicznych, na przykład za pośrednictwem unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS, by zwiększyć prywatność osób fizycznych, zgodnie z zasadą uwzględniania ochrony danych w fazie projektowania. Wykorzystywanie danych osobowych wynikających ze wzorców mobilności lub rozpoznawania twarzy nie może prowadzić do jakiegokolwiek formy dyskryminacji społecznej. Ponadto w specyfikacjach tych lub, w stosownych przypadkach, w prawie krajowym należy ustanowić zabezpieczenia w szczególności przed niewłaściwym wykorzystaniem, w tym przed niezgodnym z prawem dostępem, modyfikacją lub utratą, zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE.
- (25) Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup> ma zastosowanie do produktów, w odniesieniu do których ustawodawstwo sektorowe nie przewiduje bardziej szczegółowych przepisów służących temu samemu celowi w zakresie bezpieczeństwa, jak również w przypadku gdy wymogi bezpieczeństwa nałożone przez ustawodawstwo sektorowe nie obejmują aspektów i zagrożeń lub kategorii zagrożeń objętych wspomnianą dyrektywą (tzw. „siatka bezpieczeństwa”).

---

<sup>1</sup> 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).

- (26) 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 – 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 określać procedury związane z nadzorem rynku, w tym klauzulę ochronną. Podstawę tych przepisów powinna stanowić decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE<sup>1</sup>, w szczególności w odniesieniu do modułów stosowanych w poszczególnych fazach procedur oceny zgodności i nadzoru rynku. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858<sup>2</sup> ustanowiono ramy homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich części lub powiązanego wyposażenia, a w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013<sup>3</sup> i (UE) nr 168/2013<sup>4</sup> 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 instalacji objętych zakresem tych aktów ustawodawczych byłoby dublowaniem pracy.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

Te akty ustawodawcze dotyczące homologacji pojazdów mają jednak zastosowanie do zainstalowanych w pojazdach urządzeń związanych z ITS, 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 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.

- (27) W przypadku gdy wdrażanie i stosowanie urządzeń i oprogramowania ITS obejmuje systemy sztucznej inteligencji, należy uwzględnić odpowiednie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (akt w sprawie sztucznej inteligencji).

- (28) 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 w Unii, 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) 2021/696<sup>1</sup> 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.
- (29) 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 fałszowaniu sygnału globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS). Nie wyklucza to stosowania innych sprawdzonych mechanizmów zapewniających taki sam poziom zaufania, by zapewnić wiarygodność informacji dotyczących położenia i czasu.

---

<sup>1</sup> 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 oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 69).

- (30) Przy opracowywaniu programów roboczych przyjmowanych przez Komisję na podstawie 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, w szczególności z Europejską Grupą Doradczą ds. ITS.
- (31) Należy uprościć przepisy dotyczące sprawozdawczości, które powinny ułatwiać analizę porównawczą. W związku z tym jedno sprawozdanie państwa członkowskiego przekazywane co trzy lata, obejmujące wykonanie niniejszej dyrektywy oraz wszystkich aktów delegowanych i wykonawczych, powinno zastąpić różne istniejące obowiązki sprawozdawcze oraz należy 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.
- (32) Komisję i państwa członkowskie zachęca się do ułatwiania współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w Unii oraz z państwami trzecimi, przez które przebiegają korytarze tranzytowe łączące państwa członkowskie. Komisję zachęca się również do wspierania współpracy na poziomie międzynarodowym.

- (33) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do przyjmowania i aktualizowania programów roboczych oraz przyjmowania wzoru sprawozdań, które mają być przekazywane przez państwa członkowskie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (34) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wykazu rodzajów danych, których przystępność mają zapewnić państwa członkowskie, na okres pięciu lat od dnia 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 ekspertów i z zainteresowanymi stronami reprezentującymi wszystkie rodzaje użytkowników dróg i inne zainteresowane podmioty, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>1</sup>. 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 eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

---

<sup>1</sup> 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).

- (35) 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 165/2014<sup>1</sup>, (UE) 2019/1239<sup>2</sup>, (UE) 2020/1056<sup>3</sup> i (UE) 2018/858 oraz dyrektyw 2007/2/WE<sup>4</sup> i (UE) 2019/520<sup>5</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady.
- (36) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie skoordynowanego i spójnego wdrażania interoperacyjnych ITS w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie lub sektor prywatny, natomiast ze względu na jego skalę i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

- (37) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>1</sup>, państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związki między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy, prawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (38) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725<sup>2</sup> skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 2 marca 2022 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

<sup>2</sup> 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).



*Artykuł 1*  
*Zmiany w dyrektywie 2010/40/UE*

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

1) w art. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Niniejsza dyrektywa przewiduje zapewnienie przystępności danych i wdrażanie usług ITS w obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, o szczególnym zasięgu geograficznym określonym w załączniku III w odniesieniu do danych, a w odniesieniu do usług ITS – o szczególnym zasięgu geograficznym określonym w załączniku IV.”;

2) 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) obszar priorytetowy I: usługi ITS w zakresie informacji i mobilności;
- b) obszar priorytetowy II: usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem;
- c) obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;
- d) obszar priorytetowy IV: usługi ITS na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) »interoperacyjność« oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz wymiany informacji i wiedzy, aby umożliwić ciągłość usług ITS;”;

b) 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 lub wygody lub też ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;”;

c) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) »dane o drogach« oznaczają dane o cechach infrastruktury drogowej, w tym dotyczące stałych znaków drogowych i ich prawnie określonych elementów dotyczących bezpieczeństwa, a także infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;”;

d) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) »norma« oznacza normę zdefiniowaną 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).”;

e) dodaje się punkty w brzmieniu:

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

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

- 21) »przystępność danych« oznacza, że dane istnieją 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, zdefiniowany w specyfikacjach, o których mowa w art. 6;
- 23) »dostępność danych« oznacza, że możliwe jest wnioskowanie o dane i uzyskiwanie ich w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;
- 24) »usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej« oznacza usługę zapewniającą informacje dotyczące danych o ruchu i podróżach, 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;
- 25) »informacje podstawowe« oznaczają informacje objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, które zostały uznane za istotne dla informowania użytkowników dróg i ITS, w szczególności przez organy administracji drogowej, w przypadku gdy są one odpowiedzialne za takie informacje;
- 26) »droga główna« oznacza drogę poza obszarami miejskimi, wyznaczoną przez państwo członkowskie, łączącą główne miasta lub regiony, niesklasyfikowaną jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada.”;

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 4a*

*Program roboczy*

1. Do dnia... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] Komisja, po konsultacji z Europejską Grupą Doradczą ds. ITS ustanowioną decyzją Komisji z dnia 4 maja 2011 r.\* oraz odpowiednimi zainteresowanymi stronami, przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający 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 mają zostać opracowane specyfikacje zgodnie z art. 6;
  - b) rodzaje danych, które Komisja rozważa dodać do załącznika III lub usunąć z niego w drodze aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 1a;
  - c) prace przygotowawcze, które mają zostać przeprowadzone przez Komisję we współpracy z zainteresowanymi stronami i państwami członkowskimi na podstawie art. 7 ust. 1.

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

---

\* Decyzja Komisji z dnia 4 maja 2011 r. w sprawie ustanowienia Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS (2011/C 135/03) (Dz.U. C 135 z 5.5.2011, s. 3).”;

- 5) 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 aplikacji i usług ITS, gdy te aplikacje i usługi ITS są 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 art. 6a.
2. W stosownych przypadkach państwa członkowskie współpracują, w tym z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, 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 Unię i w razie potrzeby z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w zakresie operacyjnych aspektów wdrażania specyfikacji przyjętych przez Komisję, takich jak normy i zharmonizowane profile unijne, wspólne definicje, wspólne metadane, wspólne wymogi w zakresie jakości oraz aspekty związane z interoperacyjnością architektur krajowych punktów dostępu, wspólne warunki wymiany danych, bezpieczny dostęp, oraz 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 zakresie praktyk oceny zgodności z tymi wymogami, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii dotyczących współpracy transgranicznej.”;

6) 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, sytuacje, w których państwa członkowskie mogą, po powiadomieniu Komisji, wprowadzić dodatkowe przepisy dotyczące świadczenia usług ITS na całym ich terytorium lub jego części. Przepisy te nie mogą utrudniać interoperacyjności;”

---

\* 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).”;

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 większą liczbę organów właściwych do przeprowadzania oceny zgodności z wymogami określonymi w specyfikacjach, z zastrzeżeniem wszelkich szczegółowych przepisów dotyczących oceny, które są w nich określone.

Specyfikacje muszą być zgodne z zasadami określonymi w załączniku II.



c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12 określające specyfikacje, o których mowa w niniejszym artykule. Te akty delegowane nie mogą obejmować więcej niż jednego obszaru priorytetowego i są przyjmowane dla każdego z działań priorytetowych.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 6a*

*Przystępność danych i wdrażanie usług ITS*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku gdy informacje podstawowe już istnieją, dane objęte danym zasięgiem geograficznym były przystępne dla każdego rodzaju danych określonego w załączniku III.

Państwa członkowskie zapewniają niezwłocznie przystępność danych odpowiadających informacjom podstawowym utworzonym lub zaktualizowanym w dniu określonym w trzeciej kolumnie załącznika III lub po tym dniu.

Państwa członkowskie zapewniają również – o ile załącznik III nie stanowi inaczej – przystępność innych danych odpowiadających wszystkim istniejącym informacjom podstawowym, utworzonym lub zaktualizowanym przed dniem określonym w czwartej kolumnie tego załącznika, niezwłocznie po tym dniu.

Jeżeli w czwartej kolumnie załącznika III nie określono daty, mające zastosowanie daty określa się w drodze aktu delegowanego przyjętego na podstawie art. 7.

Terminy określone w niniejszym ustępie mają zastosowanie wyłącznie do istniejącej infrastruktury. W przypadku infrastruktury ukończonej w późniejszym terminie terminy te należy rozumieć jako tożsame z datami ukończenia.

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 jak najszybciej wdrażane w odniesieniu do zasięgu geograficznego określonego w tym załączniku, a w każdym razie nie później niż w odpowiednich terminach określonych w tym załączniku.”;

8) art. 7 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 7*

*Zmiany w załączniku III*

1. Przed przyjęciem aktów delegowanych na podstawie niniejszego artykułu Komisja, w ramach powtarzającego się procesu konsultacji i we współpracy z ekspertami wyznaczonymi przez państwa członkowskie i zainteresowanymi stronami, ustala dojrzałość opisów treści cyfrowych rodzajów danych, które mają być udostępniane zgodnie z art. 6a, oraz zapewnia zakończenie odpowiednich prac przygotowawczych.

- 1a. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz odpowiednich konsultacji, a także z uwzględnieniem rozwoju rynku i technologii w całej Unii Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12, w celu zmiany załącznika III poprzez:
- a) dodanie rodzajów danych, które wchodzą w zakres jednej z kategorii lub podkategorii danych, o których mowa w załączniku III, 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, istotne i wyraźnie uzasadnione korzyści i poprawę pod względem zrównoważonego charakteru transportu, bezpieczeństwa i ochrony transportu lub efektywności transportu i zarządzania nim, oraz określenie mających zastosowanie dat;
  - b) w przypadku gdy jest to wyraźnie uzasadnione, usunięcie rodzajów danych z załącznika III;
  - c) określenie mających zastosowanie dat dla rodzajów danych wymienionych w załączniku III w przypadkach, w których do dnia ... [dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy] nie określono dat.
2. Akty delegowane przyjęte na mocy ust. 1a niniejszego artykułu muszą być zgodne z rodzajami danych określonymi w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 4a. Te akty delegowane muszą odnosić się, w stosownych przypadkach, do treści cyfrowych zdefiniowanych w ramach prac przygotowawczych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty delegowane nie mogą obejmować więcej niż jednego obszaru priorytetowego.

3. Zasięg geograficzny rodzaju danych, o którym mowa w ust. 1a lit. a) i c), musi być taki sam jak zasięg określony w załączniku III albo bardziej ograniczony niż zasięg określony w załączniku III dla kategorii lub podkategorii, do których należy dany rodzaj danych, zgodnie z, w stosownych przypadkach, podejściem etapowym.
4. Daty określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1a lit. a) i c):
  - a) w odniesieniu do trzeciej kolumny załącznika III – nie mogą być wcześniejsze niż dwa lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego i w stosownych przypadkach muszą być zgodne z podejściem etapowym;
  - b) w odniesieniu do czwartej kolumny załącznika III – nie mogą być wcześniejsze niż cztery lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego.

W przypadku gdy w załączniku III określono już datę w trzeciej kolumnie, data z czwartej kolumny:

- a) nie może być wcześniejsza niż dwa lata po dacie określonej w trzeciej kolumnie i nie może być wcześniejsza niż dwa lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego;
- b) w odniesieniu do multimodalnych statycznych danych o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu) w całej sieci transportowej Unii nie może być wcześniejsza niż 31 grudnia 2032 r.

Jeżeli jednak przystępność istniejących danych odpowiadających informacjom utworzonym lub zaktualizowanym przed datą określoną w trzeciej kolumnie załącznika III nie zostanie uznana za konieczną ze względu na to, że odpowiednie informacje stają się szybko nieaktualne, w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 1a lit. a) i c) niniejszego artykułu można wskazać w czwartej kolumnie załącznika III, że obowiązek określony w art. 6a ust. 1 akapit czwarty nie ma zastosowania do takich danych.

5. Przyjmując akty delegowane na podstawie niniejszego artykułu, Komisja uwzględni wymogi rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE, w szczególności dotyczące ryzyka ingerencji w dane osobowe, a także koszty i zasoby ludzkie niezbędne do udostępnienia odpowiednich danych o wystarczającym poziomie jakości, aby zapewnić ograniczenie do minimum tych ingerencji, kosztów i zasobów, w szczególności tych ponoszonych przez organy publiczne. Komisja uwzględni również koszty i obciążenia administracyjne dla podmiotów prywatnych, które mogą być zobowiązane do dostarczania danych.”;

9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 7a*

*Środki tymczasowe*

1. Bez uszczerbku dla mechanizmów gotowości na incydenty i reagowania na nie, takich jak mechanizmy ustanowione na podstawie 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 skutkom tej sytuacji, takie jak zawieszenie obowiązków w zakresie obszarów priorytetowych określonych na podstawie 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 muszą być 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 w zakresie 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 może przekraczać ośmiu miesięcy. Komisja informuje państwa członkowskie, gdy uzna, że sytuacja nadzwyczajna zakończyła się. Komisja uchyla te akty wykonawcze, gdy sytuacja nadzwyczajna zakończy się lub gdy Komisja zmieni odpowiednie specyfikacje w celu zaradzenia sytuacji, w zależności od tego, która z tych sytuacji wystąpi jako pierwsza.

---

\* 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).”;

10) art. 8 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8*

*Normy*

1. Normy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności, zgodności i ciągłości w celu wdrażania i operacyjnego stosowania ITS opracowuje się w odniesieniu do obszarów priorytetowych oraz w odniesieniu do działań priorytetowych. W tym celu Komisja, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15, zwraca się do odpowiednich organów normalizacyjnych zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady\* o dołożenie wszelkich niezbędnych starań, by szybko przyjąć wspomniane normy.
2. Przy wydawaniu upoważnienia organom normalizacyjnym przestrzega się zasad określonych w załączniku II oraz wszelkich przepisów funkcjonalnych zawartych w specyfikacji przyjętej zgodnie z art. 6.

---

\* 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).”;



11) art. 10 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 10*

*Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności*

1. Dane, które stanowią dane osobowe zdefiniowane w art. 4 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679\*, przetwarzane są na podstawie niniejszej dyrektywy wyłącznie w zakresie, w jakim takie przetwarzanie jest niezbędne do realizacji aplikacji, usług i działań ITS określonych w załączniku I niniejszej dyrektywy w celu zapewnienia bezpieczeństwa lub ochrony ruchu drogowego oraz lepszego zarządzania ruchem, mobilnością lub incydentami.
2. W przypadku gdy specyfikacje przyjęte na podstawie art. 6 dotyczą przetwarzania danych, które są danymi osobowymi zdefiniowanymi w art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, określa się w nich kategorie tych danych i przewiduje się w nich odpowiednie zabezpieczenia w zakresie ochrony danych osobowych na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE. W takich przypadkach ocena skutków, o której mowa w art. 6 ust. 7 niniejszej dyrektywy, obejmuje analizę wpływu takiego przetwarzania na ochronę osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych.
3. Jeżeli anonimizacja jest technicznie wykonalna, a cele przetwarzania danych można osiągnąć za pomocą danych zanonimizowanych, stosuje się dane zanonimizowane.

4. Jeżeli anonimizacja nie jest technicznie wykonalna lub cele przetwarzania danych nie mogą zostać osiągnięte za pomocą danych zanonimizowanych, dane są pseudonimizowane, pod warunkiem że pseudonimizacja jest technicznie wykonalna, a cele przetwarzania danych można osiągnąć przy użyciu danych pseudonimicznych.

---

\* 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).”;

- 12) dodaje się artykuł 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, obejmują unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS, o którym mowa w pkt 4.3 załącznika I. Specyfikacje dotyczące tego systemu określają obowiązki związane z następującymi rolami:

- 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 obowiązków związanych z tymi rolami.”;

13) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 i 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 i 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 lub 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

14) art. 15 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 15*

*Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga 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).”;

- 15) art. 17 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 17*

*Sprawozdawczość*

1. Do dnia ... [15 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] państwa członkowskie przekazują 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 przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdania z postępów w wykonywaniu, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania na potrzeby oceny wykonywania 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. Nie później niż 12 miesięcy po upływie każdego terminu składania sprawozdań przez państwa członkowskie Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie. Do sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wykonywania art. 5–11 i art. 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych. W stosownych przypadkach sprawozdanie zawiera także ocenę potrzeby wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.”;

- 16) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 18a*

*Przegląd*

Do dnia 31 grudnia 2028 r., na podstawie ostatniego sprawozdania Komisji przygotowanego zgodnie z art. 17 ust. 4, Komisja dokonuje przeglądu art. 6a, art. 7 oraz załączników III i IV i może, w stosownych przypadkach, przedłożyć wniosek dotyczący zmiany. W szczególności Komisja może, na podstawie postępów poczynionych w odniesieniu do przystępności i dostępności danych oraz wdrażania usług, a także biorąc pod uwagę ich zwiększone wykorzystanie za pośrednictwem aplikacji ITS, zaproponować dostosowanie zasięgu geograficznego niektórych rodzajów danych i usług oraz dodanie rodzajów danych i usług uznanych za kluczowe dla dalszego wdrażania ITS.”;

- 17) załącznik I zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszej dyrektywy;
- 18) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- 19) tekst załącznika III do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik III;
- 20) tekst załącznika IV do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik IV.

*Artykuł 2*  
*Transpozycja*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do ... [24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wypełnienia obowiązku sprawozdawczego określonego w art. 17 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE przed upływem terminu składania sprawozdania przewidzianego w tym artykule.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty 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.

Sporządzono w ...

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący / Przewodnicząca*

# ZAŁĄCZNIK I

## „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 Unii usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej (w tym dostępnych na terenie całej Unii usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych)

Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej Unii 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 ruchu i podróżach multimodalnych, 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 przystępnych danych o ruchu i podróżach multimodalnych, 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 Unii usług informacyjnych i nawigacyjnych dotyczące ruchu drogowego (w tym dostępnych na terenie całej Unii usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu)

Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej Unii 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 przystępnych 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 Unii 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 i dostępność 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 i dostępność 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 usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami

Określenie koniecznych wymogów w celu wsparcia i harmonizacji usług usprawniających zarządzanie 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 ponadnormatywnych wymiarach), 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 przystępnych danych o drogach i ruchu oraz danych o wypadkach i incydentach, na potrzeby usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami;

2.1.4. przystępność i dostępność 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 danych\*.

## 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 (w znormalizowanym formacie) dla właściwych organów publicznych istniejących, dokładnych danych o drogach oraz ruchu i podróżach multimodalnych, 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;

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

## 2.3. Unijne ramy dotyczące architektury 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 poziomie 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 ich widocznością na całej trasie i we wszystkich rodzajach transportu, w oparciu o:

2.4.1. przystępność 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 danych\*\*;

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

## 3. Obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony 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 Unii

Określenie koniecznych środków służących zharmonizowanemu zapewnieniu interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej Unii, 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<sup>\*\*\*</sup>, na przykład w przypadku towarów niebezpiecznych.

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, gdy są dostępne, 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 multimodalnych.

### 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, w tym telefonów komórkowych, wspierających prowadzenie pojazdu lub operacje transportowe, jak również w zakresie bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858\*\*\*\*, (UE) nr 167/2013\*\*\*\*\* oraz (UE) nr 168/2013\*\*\*\*\*.

- 3.4.2. Określenie koniecznych środków służących poprawie bezpieczeństwa i komfortu szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, w odniesieniu do wszystkich właściwych aplikacji ITS, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń (UE) 2018/858, (UE) nr 167/2013 oraz (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 rozporządzeń (UE) 2018/858, (UE) nr 167/2013 oraz (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 rozporządzeń (UE) 2018/858, (UE) nr 167/2013 oraz (UE) nr 168/2013.

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

Specyfikacje i normy dotyczące powiązania pojazdów z infrastrukturą transportową, zwiększające świadomość i umożliwiające świadczenie wysoce zautomatyzowanych usług w zakresie mobilności, obejmują następujące elementy, bez uszczerbku dla specyfikacji i norm określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, rozporządzeniu (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzeniu (UE) nr 168/2013:

- 4.1. Określenie koniecznych środków służących dalszym postępowi 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 urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdami a urządzeniami infrastruktury oraz pomiędzy innymi użytkownikami dróg a pojazdami i urządzeniami infrastruktury;
- 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 komunikatów w ramach wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdem a infrastrukturą;
- 4.1.4. określenie dokładnej i niezawodnej infrastruktury komunikacyjnej dla wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdami a urządzeniami infrastruktury;
- 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 nadchodzących sytuacji związanych z ruchem;

4.2.2. usługi informacyjne i ostrzegawcze C-ITS oparte na obserwacjach, które bardziej zwiększają świadomość użytkowników transportu w zakresie nadchodzących 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.

- 
- \* Jak np. 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 przez Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki (DTLF).
- \*\* Jak np. rozporządzenie (UE) 2020/1056.
- \*\*\* Protokół dodatkowy do konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego.
- \*\*\*\* 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).
- \*\*\*\*\* 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).
- \*\*\*\*\* 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).”.
-

## ZAŁĄCZNIK II

### „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 komunikacyjnych, radzenia sobie z sytuacjami nadzwyczajnymi i zjawiskami meteorologicznymi, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, w tym dla szczególnie zagrożonych użytkowników dróg);
(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 stosownych przypadkach, regiony z regionami i miasta z obszarami wiejskimi;
(e)	zapewnianie interoperacyjności	–	zapewnienie, by systemy, aplikacje, usługi oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, w znormalizowanym formacie, 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, a także specyficznych cech infrastruktury;
(h)	promowanie równego dostępu	–	nieutrudnianie dostępu do aplikacji i usług ITS szczególnie zagrożonym użytkownikom dróg oraz niedyskryminowanie takich użytkowników 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, w tym, w stosownych przypadkach, testów w warunkach rzeczywistych, wśród producentów pojazdów i urządzeń oraz dostawców infrastruktury, solidności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;



(j)	zapewnianie jakości określania czasu i położenia	–	<p>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 Open Service Navigation Message Authentication [uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej], a także z innymi usługami Galileo, takimi jak usługa wysokiej dokładności, gdy usługa ta stanie się dostępna, oraz z europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS).</p> <p>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;</p>
(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, w tym w odniesieniu do oddziaływania na środowisko, przy proponowaniu klientom form mobilności.

”

### ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK III

Lista rodzajów danych

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
1. Dane dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym (o których mowa w załączniku I, obszar priorytetowy I, pkt 1.2, 1.3):			

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
1.1    Kategoria: Statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, w stosownych przypadkach, dotyczące:			
Podkategoria: – warunki dostępu do tuneli – warunki dostępu do mostów – ograniczenia prędkości – zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych – ograniczenia dotyczące wagi/długości/szerokości/wysokości	Transeuropejska bazowa sieć dróg	31 grudnia 2025 r.	31 grudnia 2027 r.
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 <sup>1</sup> i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym drogi zarządzane przez miasta. Państwo członkowskie może zdecydować o ograniczeniu zasięgu w miastach w centrum węzłów miejskich do ulic, na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7 000 pojazdów. Państwo członkowskie podejmujące tę decyzję powiadamia o tym Komisję do dnia 31 grudnia 2026 r.	31 grudnia 2026 r.	31 grudnia 2028 r.

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
Podkategoria: – ulice jednokierunkowe	Infrastruktura drogowa w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013	31 grudnia 2025 r.	31 grudnia 2027 r.
Podkategoria: – przepisy dotyczące dostaw towarów	Infrastruktura drogowa w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013	31 grudnia 2026 r.	Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
<p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku</li> </ul>	<p>Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym drogi zarządzane przez miasta. Państwo członkowskie może zdecydować o ograniczeniu zasięgu w miastach w centrum węzłów miejskich do ulic, na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7 000 pojazdów. Państwo członkowskie podejmujące tę decyzję powiadamia o tym Komisję do dnia 31 grudnia 2026 r.</p>	<p>31 grudnia 2026 r.</p>	<p>Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)</p>

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
<p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projekty organizacji ruchu</li> </ul>	<p>Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym drogi zarządzane przez miasta. Państwo członkowskie może zdecydować o ograniczeniu zasięgu w miastach w centrum węzłów miejskich do ulic, na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7 000 pojazdów. Państwo członkowskie podejmujące tę decyzję powiadamia o tym Komisję do dnia 31 grudnia 2028 r.</p>	<p>31 grudnia 2028 r.</p>	<p>Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)</p>

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
<p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– stałe ograniczenia dostępu</li> </ul>	<p>Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym drogi zarządzane przez miasta. Państwo członkowskie może zdecydować o ograniczeniu zasięgu w miastach w centrum węzłów miejskich do ulic, na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7 000 pojazdów. Państwo członkowskie podejmujące tę decyzję powiadamia o tym Komisję do dnia 31 grudnia 2026 r.</p>	<p>31 grudnia 2026 r.</p>	<p>Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)</p>

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
<p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego</li> </ul>	<p>Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego zdefiniowanego w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym drogi zarządzane przez miasta. Państwo członkowskie może zdecydować o ograniczeniu zasięgu w miastach w centrum węzłów miejskich do ulic, na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7 000 pojazdów. Państwo członkowskie podejmujące tę decyzję powiadamia o tym Komisję do dnia 31 grudnia 2026 r.</p>	<p>31 grudnia 2026 r.</p>	<p>Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)</p>



Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
1.2 Rodzaje danych dotyczących stanu sieci:			
Podkategoria: – zamknięcie drogi – zamknięcie pasa ruchu – roboty drogowe	Transeuropejska bazowa sieć dróg	31 grudnia 2025 r.	nie dotyczy (uwaga 1)
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg	31 grudnia 2026 r.	nie dotyczy (uwaga 1)
Podkategoria: – czasowe środki zarządzania ruchem	Transeuropejska bazowa i kompleksowa sieć dróg	31 grudnia 2028 r.	nie dotyczy (uwaga 1)

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
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):			
Kategoria: dane statyczne Podkategoria: – dane statyczne dotyczące parkingów – informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu	Transeuropejska bazowa sieć dróg	31 grudnia 2025 r.	31 grudnia 2026 r.
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg	31 grudnia 2026 r.	31 grudnia 2027 r.
Kategoria: dane dynamiczne Podkategoria: – dane dynamiczne na temat dostępności miejsc parkingowych, w tym dane określające, czy dany parking jest: pełny lub zamknięty lub określające liczbę wolnych miejsc, które są dostępne.	Transeuropejska bazowa i kompleksowa sieć dróg	31 grudnia 2027 r.	nie dotyczy (uwaga 1)

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
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):			
Kategoria: dane dynamiczne Podkategoria: – czasowo śliska droga – zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze – niezabezpieczone miejsce wypadku – krótkotrwałe roboty drogowe – pojazd jadący pod prąd – niekontrolowana blokada drogi	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg i inne autostrady niezaliczone do tej sieci	31 grudnia 2025 r.	nie dotyczy (uwaga 1)
Podkategoria: – zmniejszona widoczność – wyjątkowe warunki pogodowe	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg i inne autostrady niezaliczone do tej sieci	31 grudnia 2026 r.	nie dotyczy (uwaga 1)

Rodzaj danych _____	Zasięg geograficzny	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit drugi	Dzień, o którym mowa w art. 6a ust. 1 akapit trzeci
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):			
Kategoria Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach dostępu (windy, schody ruchome)	Węzły miejskie zdefiniowane w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym węzły zarządzane przez miasta	31 grudnia 2026 r.	Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)
	Cała sieć transportowa w Unii	31 grudnia 2028 r.	Akty delegowane przyjmowane na podstawie art. 7 ust. 1a lit. a), b) i c)

UWAGA 1: „Nie dotyczy: nie ma obowiązku udostępniania danych utworzonych lub zaktualizowanych przed datą określoną w trzeciej kolumnie niniejszego załącznika na podstawie art. 6a ust. 1.”.

## ZAŁĄCZNIK IV

„ZAŁĄCZNIK IV

Wykaz usług ITS

Usługa	Zasięg geograficzny	Data
Usługa w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, o której mowa w załączniku I obszar priorytetowy III pkt 3.3	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg	31 grudnia 2026 r.

”