

Bruksela, 16 grudnia 2021 r.
(OR. pl)

15114/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0419 (COD)

TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	15 grudnia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 813 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 813 final.

Załącznik: COM(2021) 813 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 14.12.2021 r.
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 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)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 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 transportu¹.

• Przyczyny i cele wniosku

Mobilność i transport mają zasadnicze znaczenie dla obywateli UE oraz dla całej gospodarki europejskiej. Swobodny przepływ osób i towarów przez wewnętrzne granice Unii Europejskiej jest jedną z podstawowych wolności UE i jej jednolitego rynku. Komisja Europejska przyjęła w grudniu 2020 r. komunikat w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności („strategia”)², w którym proponuje się gruntowną transformację europejskiego systemu transportu, aby osiągnąć cel w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Niezbędnym czynnikiem napędowym tej transformacji jest transformacja cyfrowa. Umożliwi ona płynną i wydajną eksploatację całego systemu transportu. Przyczyni się również do dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, ochrony, niezawodności i komfortu.

W strategii wskazano, że wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) stanowi kluczowe działanie w budowaniu systemu opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności. System ten łączy w sobie nowe rozwiązania, takie jak „mobilność jako usługa” (MaaS) i „kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (CCAM)”. Dzięki kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności kierowca staje się użytkownikiem współdzielonej floty pojazdów, w pełni zintegrowanej w ramach systemu transportu multimodalnego, którego działanie jest usprawnione przez usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej (MDMS) takie jak aplikacje MaaS.

Strategia stanowi wyrażenie: aby transport stał się rzeczywiście bardziej zrównoważony, konieczne jest zapewnienie skutecznej i sprawnie działającej multimodalności poprzez wykorzystywanie najbardziej wydajnego rodzaju transportu na każdym etapie podróży. Ponadto należy zwiększyć wydajność każdego rodzaju transportu; w przypadku transportu drogowego oznacza to, że współdzielone rozwiązania w coraz większym stopniu stanowią realną alternatywę dla posiadania prywatnego pojazdu. Sprzyja to również upowszechnianiu pojazdów bezemisyjnych, ponieważ użytkownicy usług w zakresie mobilności współdzielonej będą mieli do dyspozycji całą flotę. Zmniejsza to obawy związane z zasięgiem lub kosztami zakupu, zwłaszcza gdy pojazdy należące do floty mogą się automatycznie doładowywać. Innymi słowy, powstające usługi ITS mogą przyspieszyć upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych, a także pomóc w ich wydajniejszym użytkowaniu.

Ponadto upłynnienie przepływów ruchu drogowego (przy czym należy zauważyć, że floty bezemisyjne nie powinny powodować „bezemisyjnych” zatorów drogowych) również przyczyni się do bardziej zrównoważonego transportu. W idealnej sytuacji współdzielone

¹ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

² COM(2020) 789 final.

pojazdy bezemisyjne funkcjonują jako usługi dowozowe do istniejących i jeszcze bardziej wydajnych rodzajów transportu, zarówno dla pasażerów, jak i dla towarów, ponieważ zapewniają płynne i bardziej sprzyjające włączeniu społecznemu podróże. Zatory komunikacyjne wiążą się dla gospodarki UE z kosztami w wysokości ponad 1 % PKB rocznie³ pod względem czasu straconego przez obywateli i pracowników, ale także pod względem zawodnej i niewydajnej logistyki zasilającej gospodarkę. Poprzez ograniczenie liczby zdarzeń i poprawę zarządzania ruchem ITS mogą pomóc w zmniejszeniu zatorów komunikacyjnych i w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia opłacalności i konkurencyjności gospodarki UE. Wdrożenie ITS może znacząco poprawić bezpieczeństwo, wydajność i komfort ruchu drogowego, pomagając użytkownikom transportu w podejmowaniu właściwych decyzji i dostosowywaniu się do sytuacji związanej z ruchem drogowym. ITS umożliwiają również lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, zwiększenie możliwości w zakresie multimodalności i lepsze zarządzanie ruchem.

W *komunikacie w sprawie europejskiej strategii w zakresie danych*⁴, przyjętym przez Komisję w lutym 2020 r., stwierdzono, że innowacje oparte na danych przyniosą istotne korzyści obywatelom dzięki wkładowi w Europejski Zielony Ład⁵ oraz dzięki wkładowi w budowę Europy na miarę ery cyfrowej⁶.

Dyrektywa 2010/40/UE (dyrektywa w sprawie ITS) została opracowana jako ramy umożliwiające przyspieszenie i koordynację wdrażania i stosowania ITS w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.

We wspomnianej strategii ogłoszono, że dyrektywa w sprawie ITS oraz niektóre rozporządzenia delegowane zostaną wkrótce zmienione. Podkreślono w niej również, że Komisja zamierza wesprzeć utworzenie w 2021 r. mechanizmu koordynacji krajowych punktów dostępu utworzonych na podstawie dyrektywy w sprawie ITS.

Komisja przeprowadziła ocenę *ex post* dyrektywy w sprawie ITS⁷, w wyniku której stwierdziła, że dyrektywa ma pozytywny wpływ na wdrażanie ITS w całej UE. W ocenie stwierdzono także, że dyrektywa nadal stanowi odpowiednie narzędzie umożliwiające zajęcie się kwestiami związanymi z: (i) brakiem koordynacji we wdrażaniu ITS w całej UE; oraz (ii) powolnym, ryzykownym i nieopłacalnym wdrażaniem ITS. W ocenie zauważono ponadto, że ITS są coraz powszechniej stosowane, jednak pomimo usprawnień ich wdrażanie wciąż często ma ograniczony zasięg geograficzny. Nadal istnieje wyraźna potrzeba podjęcia dalszych działań w zakresie interoperacyjności, współpracy i udostępniania danych, aby umożliwić nieprzerwane i ciągłe usługi ITS w całej UE.

W październiku 2019 r. Komisja opublikowała również sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące wdrażania dyrektywy w sprawie ITS. W sprawozdaniu podkreślono: (i) potrzebę dalszej poprawy koordynacji w zakresie dostępności danych; (ii) potrzebę uwzględnienia pojawiających się nowych zagadnień i wyzwań dotyczących ITS; oraz (iii) potrzebę zwiększenia przystępności kluczowych rodzajów danych dotyczących całej sieci transportu drogowego (tj. poprzez udostępnienie tych typów danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego).

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_pl

⁷ SWD(2019) 368 final.

W związku z tym w niniejszym wniosku uwzględniono następujące problemy: (i) brak interoperacyjności i brak ciągłości aplikacji, systemów i usług; (ii) brak uzgodnień i skutecznej współpracy między zainteresowanymi stronami; oraz (iii) nierozstrzygnięte kwestie związane z przystępnością i udostępnianiem danych wspierających usługi ITS. Jest to możliwe w szczególności poprzez rozszerzenie obecnego zakresu stosowania dyrektywy w celu uwzględnienia nowych i pojawiających się wyzwań oraz poprzez zapewnienie możliwości uczynienia podstawowych usług ITS obowiązkowymi w całej UE. Wdrażanie usług ITS będzie wspierane poprzez zapewnienie przystępności danych niezbędnych do dostarczania wiarygodnych informacji, co zapewni możliwość czerpania korzyści z transformacji cyfrowej w sektorze drogowym. Dodatkowe przepisy mające na celu lepsze dostosowanie do obecnych praktyk i norm również przyczynią się do rozwiązania problemów, o których mowa powyżej.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki**

Niniejszy wniosek jest częścią pakietu inicjatyw ustawodawczych, które mają przyczynić się do osiągnięcia celów w zakresie dekarbonizacji, transformacji cyfrowej i poprawy odporności infrastruktury transportowej. Poza zmianą dyrektywy w sprawie ITS pakiet ten obejmuje zmianę rozporządzenia w sprawie TEN-T⁸ i pakietu na rzecz mobilności miejskiej⁹, które zawierają przepisy dotyczące wdrażania usług ITS. Na przykład zmiana rozporządzenia w sprawie TEN-T dotyczy środków wykrywania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i w ramach niniejszego wniosku umożliwia przekazywanie użytkownikom dróg informacji związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Niniejszy wniosek jest spójny z wnioskiem dotyczącym nowego rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych przedstawionym przez Komisję w dniu 14 lipca 2021 r.¹⁰, które uchylałoby dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹¹. Dane dotyczące punktów ładowania i tankowania paliw udostępniane na podstawie tego rozporządzenia muszą być dostępne za pośrednictwem krajowych punktów dostępu ustanowionych w ramach dyrektywy w sprawie ITS.

Niniejszy wniosek jest również spójny i zgodny z innymi ramami prawnymi w dziedzinie transportu, takimi jak rozporządzenie w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI)¹² i inne przepisy dotyczące różnych rodzajów transportu, w szczególności w odniesieniu do definicji zakresu w załączniku I do niniejszej dyrektywy oraz wartości dodanej rozwoju usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, w strategii potwierdzono cel, jakim jest osiągnięcie bliskiej zera liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w UE do 2050 r. W odniesieniu do transportu drogowego w ramach dyrektywy w sprawie ITS określono kilka działań, które przyczyniają się do realizacji tego ambitnego celu. Na przykład system eCall jest środkiem stosowanym po wypadku w celu skrócenia czasu reakcji

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

¹² Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33.

w nagłych wypadkach, a tym samym zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń. Dzięki współpracującym ITS pojazdy, elementy infrastruktury transportowej i inni użytkownicy dróg mogą komunikować się i koordynować swoje działania. Współpracujące ITS mogą w znacznym stopniu przyczynić się do zmniejszenia liczby i dotkliwości wypadków. Usługi informacyjne dotyczące wydarzeń związanych z bezpieczeństwem lub bezpiecznego parkowania samochodów ciężarowych przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg. Obowiązkowe zapewnienie przystępności kluczowych danych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego pozwoli poprawić funkcjonowanie usług związanych z bezpieczeństwem takich jak inteligentny asystent kontroli prędkości, a wprowadzenie obowiązku w zakresie usług informacyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Niniejszy wniosek jest spójny z przepisami dotyczącymi praw i obowiązków pasażerów takimi jak przepisy określone w art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782¹³.

Ponadto trwa obecnie przegląd rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962¹⁴ dotyczącego świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu¹⁵. Oczekuje się, że ta nadchodząca zmiana pozwoli zidentyfikować kluczowe rodzaje danych i wprowadzi pewne nowe kluczowe rodzaje danych związane z przepisami ruchu drogowego: (i) ograniczenia dotyczące masy/długości/szerokości/wysokości; (ii) ulice jednokierunkowe; oraz (iii) granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w konkretnych strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego. Niniejszy wniosek jest spójny z oczekiwanymi zmianami w akcie delegowanym. Ponadto, ze względu na znaczenie tych trzech dodatkowych punktów danych, po przyjęciu nowego aktu delegowanego należy rozważyć włączenie ich do wykazu rodzajów danych, w odniesieniu do których obowiązkowym należy uczynić zapewnianie ich przystępności i przekazywanie.

• **Spójność z innymi politykami Unii**

W europejskiej strategii w zakresie danych zapowiedziano utworzenie ogólnounijnych wspólnych, interoperacyjnych przestrzeni danych w strategicznych sektorach gospodarki i dziedzinach interesu publicznego. Te przestrzenie danych obejmują wspólną europejską przestrzeń danych dotyczących mobilności. Dyrektywa w sprawie ITS jest ważnym elementem wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności, ponieważ zapewnia przystępność i dostępność danych o multimodalnych podróżach i ruchu w krajowych punktach dostępu.

Dane te zapewniają szczególne wsparcie dla zaawansowanych systemów wspierania kierowców takich jak nowe układy pojazdów w ramach rozporządzenia (UE) 2019/2144 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa pojazdów¹⁶.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1.

¹⁴ 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).

¹⁵ Przyjęcie aktu delegowanego planowane jest na pierwszy kwartał 2022 r.

¹⁶ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

Niniejszy wniosek jest zgodny z innymi unijnymi ramami prawnymi, takimi jak rozporządzenie (UE) 2016/679 (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)¹⁷, dyrektywa 2002/58/WE (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)¹⁸ oraz rozporządzenie (UE) 2019/2144 w sprawie ogólnego bezpieczeństwa pojazdów¹⁹. W stosownych przypadkach środki przewidziane w niniejszym wniosku muszą należycie uwzględniać przyszły akt w sprawie sztucznej inteligencji²⁰.

Niniejsza dyrektywa wspiera politykę w zakresie badań naukowych i innowacji w obszarze klimatu, energii i mobilności w ramach programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” na lata 2021–2027 w odniesieniu do badań i rozwoju innowacyjnych technologii w dziedzinie ITS, współpracujących ITS (C-ITS) i kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Zmiana ta nie powoduje zmiany podstawy prawnej dyrektywy w sprawie ITS, którą jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Dyrektywa w sprawie ITS dotyczy ponadnarodowych aspektów transportu takich jak interoperacyjność sprzętu i wzmocnienie rynku wewnętrznego usług ITS na poziomie globalnym, którymi państwa członkowskie nie mogą samodzielnie zająć się w zadowalający sposób. W ten sposób przyczynia się do tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego.

Zgodnie z zasadą pomocniczości stosowanie dyrektywy lub dyrektywy ramowej, takiej jak dyrektywa w sprawie ITS, pozostaje jednym z najwłaściwszych sposobów osiągnięcia zamierzonego celu. Nadrzędne zasady i warunki umożliwiające wdrożenie ITS są określone przy użyciu specyfikacji opracowanych przy dużym zaangażowaniu ekspertów tematycznych wyznaczonych przez państwa członkowskie.

Komisja uważa, że udostępnianie i przekazywanie niektórych rodzajów danych oraz zapewnianie dostępności i świadczenie usług ITS powinno być obowiązkowe. Wstępne wykazy takich danych i usług są zawarte w niniejszym wniosku. We wniosku uwzględniono również mechanizm aktualizacji tych wykazów, opracowany w oparciu o pogłębione konsultacje z zainteresowanymi stronami i formalnie zatwierdzony przez państwa członkowskie.

Komisja, w ramach swoich kompetencji instytucjonalnych, wzmocni również rolę Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, w skład której wchodzi przedstawiciele odpowiednich stron zainteresowanych ITS z sektora publicznego i prywatnego. Te zainteresowane strony

¹⁷ Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

¹⁸ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

¹⁹ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

²⁰ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (akt w sprawie sztucznej inteligencji) i zmieniającego niektóre akty ustawodawcze Unii (COM(2021) 206 final).

doradzają Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i realizacji ITS w UE.

- **Proporcjonalność**

Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejszy wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia określonych w nim celów. Komisja uważa, że wszystkie środki są proporcjonalne pod względem ich wpływu, jak wykazano w ocenie skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie²¹. W ramach proponowanej interwencji: (i) dostosowuje się zakres stosowania dyrektywy w sprawie ITS do nowych i powstających obszarów usług ITS; (ii) wzmacnia się rolę zainteresowanych stron oraz koordynację między nimi; oraz (iii) nakazuje się zapewnienie przystępności kluczowych danych i świadczenie podstawowych usług. Jest to konieczne, aby dostosować ramy prawne ITS do zmieniającego się otoczenia oraz zapewnić dostępność niezbędnych danych i usług w celu wsparcia realizacji celów strategii.

- **Wybór instrumentu**

Ze względu na ograniczone zmiany w dyrektywie w sprawie ITS Komisja uważa, że najlepszym wariantem zmiany dyrektywy jest jej nowelizacja.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Ocena *ex post* „REFIT” dotycząca dyrektywy w sprawie ITS wykazała, że zakres dyrektywy w sprawie ITS jest nadal aktualny, a zidentyfikowane obszary priorytetowe nadal obejmują odpowiednie tematy, usługi i dane. Zainteresowane strony uznały również, że dyrektywa i jej akty delegowane przyczyniły się do ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych transportu.

Jednocześnie w wyniku rozwoju społecznego i technologicznego w ocenie stwierdzono, że w przyszłości konieczne będzie zwrócenie większej uwagi na kilka obszarów. W szczególności ocena wykazała, że kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność wymaga dodatkowej uwagi. Ponadto w ramach oceny oczekiwano, że zapewnienie przystępności odpowiednich danych i infrastruktury ITS doprowadzi do wdrożenia ciągłych usług świadczonych w całej UE. W ocenie stwierdzono również, że do tej pory wdrożono jedynie ograniczoną liczbę interoperacyjnych usług ITS. Podkreślono również utrzymującą się niechęć do udostępniania danych, która nadal jest czynnikiem ograniczającym, oraz potrzebę poprawy współpracy z zainteresowanymi stronami i między nimi.

W ocenie zidentyfikowano problemy, które wniosek ma uwzględnić, a mianowicie: (i) brak interoperacyjności i brak ciągłości aplikacji, systemów i usług; (ii) brak uzgodnień i skutecznej współpracy między zainteresowanymi stronami; oraz (iii) nierozstrzygnięte kwestie związane z zapewnianiem przystępności i udostępnianiem danych, które mają wspierać usługi ITS.

²¹

Dodać odniesienie

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W proces konsultacji²² zaangażowano główne grupy docelowe za pomocą trzech różnych metod: konsultacji publicznych, otwartych konsultacji publicznych i konsultacji ukierunkowanych. Każdą z tych metod omówiono w poniższych punktach.

W dniach od 8 października 2020 r. do 19 listopada 2020 r. przeprowadzono konsultacje publiczne w sprawie wstępnej oceny skutków²³ przedmiotowej inicjatywy. W ramach tych konsultacji Komisja otrzymała 34 odpowiedzi, głównie od przedsiębiorstw, stowarzyszeń przedsiębiorców i organów publicznych. Opinie na temat wstępnej oceny skutków przekazały również organizacje pozarządowe, organizacje konsumenckie i obywatele.

Otwarte konsultacje publiczne rozpoczęły się w dniu 3 listopada 2020 r. i trwały do dnia 2 lutego 2021 r. Kwestionariusz w ramach otwartych konsultacji publicznych umożliwił uzyskanie opinii zainteresowanych stron na temat kluczowych aspektów oceny skutków, tj.: (i) głównych problemów, których dotyczy ocena skutków; (ii) przyczyn tych problemów; (iii) możliwych środków z zakresu polityki służących rozwiązaniu tych problemów i wyeliminowaniu przyczyn; (iv) prawdopodobnych skutków tych możliwych środków z zakresu polityki; oraz (v) zasadności działań na szczeblu UE w celu rozwiązania tych problemów. Komisja otrzymała łącznie 149 odpowiedzi.

Ukierunkowane konsultacje składały się z czterech części przedstawionych w poniższych punktach.

- Ankieta internetowa skierowana do wszystkich kluczowych grup zainteresowanych stron była dostępna od dnia 15 lutego 2021 r. do dnia 26 marca 2021 r.

- Program wywiadów z 53 zainteresowanymi stronami ze wszystkich kluczowych grup zainteresowanych uruchomiono w dniu 16 lutego 2021 r. i trwał do dnia 6 maja 2021 r. Ponadto w początkowej fazie badania (listopad/grudzień 2020 r.) przeprowadzono sześć wywiadów rozpoznawczych z kluczowymi zainteresowanymi stronami.

- W okresie od grudnia 2020 r. do czerwca 2021 r. odbyło się sześć warsztatów dla zainteresowanych stron.

- Posiedzenia Europejskiego Komitetu ds. ITS odbyły się w dniach 17 grudnia 2020 r. i 28 czerwca 2021 r.

Przez cały okres sporządzania oceny skutków Komisja spotkała się również z wieloma różnymi zainteresowanymi stronami i otrzymała kilka dokumentów przedstawiających stanowiska.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Przy opracowywaniu przedmiotowej inicjatywy Komisja wykorzystwała: (i) ustalenia z oceny *ex post* dyrektywy w sprawie ITS²⁴; (ii) sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego

²² Szczegółowe informacje można znaleźć w załączniku F do badania uzupełniającego, który zawiera sprawozdanie dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami.

²³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentne-systemy-transportowe-przegląd-przepisow-UE-pl>

²⁴ SWD(2019) 368 final.

i Rady z wdrażania dyrektywy²⁵; oraz (iii) sprawozdanie państw członkowskich z postępów we wdrażaniu dyrektywy w sprawie ITS w 2020 r.²⁶

Zainteresowane strony dostarczyły również wiele informacji w ramach działań konsultacyjnych, uzupełnionych o informacje, które zainteresowane strony przekazały Komisji w trybie *ad hoc*. Ocena skutków opiera się w dużej mierze na towarzyszącym badaniu dotyczącym wsparcia zewnętrznego przeprowadzonym przez konsultanta²⁷.

Kolejnym źródłem informacji były szeroko zakrojone konsultacje, które Komisja przeprowadziła z grupą ekspertów państw członkowskich ds. ITS²⁸ w sprawie definicji kluczowych rodzajów danych. Konsultacje te przeprowadzono w ramach przeglądu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962.

Ogólnie rzecz biorąc, źródła wykorzystane do sporządzenia sprawozdania z oceny skutków są liczne, wyczerpujące i reprezentatywne dla poszczególnych grup zainteresowanych stron.

• Ocena skutków

Rada ds. Kontroli Regulacyjnej otrzymała sprawozdanie z oceny skutków w dniu 25 sierpnia 2021 r. W dniu 27 września 2021 r. Rada wydała pozytywną opinię dotyczącą sprawozdania z zastrzeżeniami. Rada stwierdziła, że sprawozdanie można jeszcze ulepszyć w następujących aspektach: (i) zakres inicjatywy, np. w jaki sposób przyczyni się ona do osiągnięcia celów w zakresie multimodalności i Zielonego Ładu; (ii) konkretne uwzględnione problemy oraz najbardziej kluczowe wybory w zakresie polityki; (iii) analiza skutków; (iv) wybór preferowanego wariantu strategicznego; oraz (v) opinia zainteresowanych stron.

Ostateczne sprawozdanie z oceny skutków zawiera w sekcjach 1–4 kompleksowy opis i ocenę wartości dodanej inicjatywy oraz jej powiązań z innymi inicjatywami politycznymi. Szczegółowy opis wariantów strategicznych zawarto w sekcji 5. Kompleksową analizę skutków wszystkich wariantów przedstawiono w sekcji 6, a porównanie wariantów strategicznych – w sekcji 7. Streszczenie oceny skutków i opinii Rady można znaleźć na stronie internetowej Komisji²⁹.

W ostatecznym sprawozdaniu z oceny skutków poddano analizie trzy warianty strategiczne. W trzech punktach poniżej przedstawiono podsumowanie każdego z tych trzech wariantów.

- Wariant strategiczny nr 1: wzmocnienie zasad koordynacji i wdrażania. W ramach tego pierwszego wariantu strategicznego wprowadza się największą liczbę środków z zakresu polityki. W przeważającej mierze stosuje się jednak podejście łagodne, w tym w odniesieniu do środków związanych z: (i) zmianami w dyrektywie, aby umożliwić rozszerzenie jej działania na nowe i powstające obszary usług ITS; (ii) wyeliminowaniem stwierdzonych niedociągnięć we współpracy zainteresowanych

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

²⁷ Sprawozdanie końcowe, badanie uzupełniające ocenę skutków „Badanie uzupełniające ocenę skutków dotyczącą zmiany dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych (2010/40/UE)”, 2021 r.

²⁸ Kod E01941 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

²⁹ **Dodać odniesienie**

stron dzięki środkom mającym na celu poprawę koordynacji; oraz (iii) zapewnieniem spójności przepisów dyrektywy z przepisami innych istniejących instrumentów prawnych. Wariant ten obejmuje również środki, które mają na celu: (i) dalsze wzmocnienie koordynacji działań wszystkich istotnych zainteresowanych stron; (ii) zinstytucjonalizowanie części ram zarządzania; oraz (iii) dostosowanie dyrektywy do przyszłych wyzwań, tak aby mogła ona funkcjonować wraz z nadejściem znanych, nadchodzących inicjatyw politycznych UE.

- Wariant strategiczny nr 2: wprowadzenie obowiązku gromadzenia i zapewnienia przystępności kluczowych danych. W ramach tej interwencji wprowadza się obowiązek gromadzenia i udostępniania danych kluczowych dla funkcjonowania podstawowych usług, aby przyspieszyć ich wdrażanie. W przypadku tych środków zachowano wszystkie pozostałe aspekty wariantu strategicznego nr 1, ale dąży się także do poprawy: (i) przystępności danych; (ii) jakości danych; (iii) dostępu do danych; (iv) wymiany danych oraz (v) wykorzystywania danych.
- Wariant strategiczny nr 3: nakazanie świadczenia podstawowych usług. W ramach tej interwencji uwzględniono możliwość wprowadzenia obowiązkowego wdrażania podstawowych usług w drodze aktów delegowanych. Wykorzystano w nim w szczególności zwiększoną przystępność, jakość, wymianę i zastosowanie danych promowanych w ramach wariantu strategicznego nr 2 i dąży się w nim do dalszego wspierania wdrażania interoperacyjnych i ciągłych usług.

Komisja wyraźnie preferuje wariant strategiczny nr 2 nad wariant strategiczny nr 1, ponieważ zapewnia on znacznie większe korzyści oraz osiągnięcie najlepszego stosunku kosztów i korzyści. Obowiązkowe gromadzenie danych i wynikające z niego upowszechnienie usług ITS również w znacznym stopniu zwiększa skuteczność dyrektywy w osiąganiu celów dyrektywy w sprawie ITS i czyni ten proces bardziej spójnym. Ograniczenie obowiązkowego gromadzenia danych do danych kluczowych oraz bardzo znaczące korzyści wynikające z gromadzenia tych kluczowych danych oznacza również, że wariant strategiczny nr 2 jest proporcjonalny.

Różnica w korzyściach netto między wariantem strategicznym nr 2 a wariantem strategicznym nr 3 jest mniejsza niż różnica między korzyściami netto w wariantcie strategicznym nr 1 a tymi w wariantcie strategicznym nr 2. Różnice w korzyściach netto między wariantem strategicznym nr 2 a wariantem strategicznym nr 3 pozostają jednak bardzo znaczące. Główna różnica polega na znacznym wzroście korzyści związanych z bezpieczeństwem, jakich oczekuje się w przypadku wariantu strategicznego nr 3 w porównaniu z wariantem strategicznym nr 2. Chociaż wariant strategiczny nr 3 wiąże się również ze zwiększonymi kosztami, stosunek kosztów i korzyści krańcowych w przypadku dodatkowych kosztów i korzyści wnoszonych przez wariant strategiczny nr 3 jest nadal dodatni. Jest to również najbardziej spójny wariant strategiczny. Obowiązkowe świadczenie podstawowych usług ITS na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest również proporcjonalne, mimo że wiąże się ze znacznymi kosztami przestrzegania przepisów.

Preferowanym przez Komisję wariantem strategicznym jest zatem wariant nr 3 (obejmujący warianty strategiczne nr 1 i nr 2), ponieważ: (i) przynosi on największe korzyści netto; (ii) jest to wariant najskuteczniejszy; (iii) najlepiej przyczyni się do realizacji celów szczegółowych dyrektywy w sprawie ITS oraz (iv) najlepiej przyczyni się do zapewnienia szybkiego i spójnego wdrożenia usług ITS zgodnie z celami strategii.

Ocena skutków zawiera szczegółowy opis środków z zakresu polityki zawartych w poszczególnych wariantach strategicznych, a także główne skutki, koszty i korzyści dla każdego z wariantów.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek przyczyni się do zmniejszenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez państwa członkowskie, ponieważ usprawni powtarzające się obowiązki sprawozdawcze i umożliwi stosowanie wspólnego systemu sprawozdawczości w zakresie wdrażania dyrektywy i jej aktów delegowanych. Wspólny wzór i wspólne kluczowe wskaźniki skuteczności działania ułatwią ponadto przeprowadzanie analizy i porównywanie sprawozdań. Wniosek może jednak również wiązać się ze wzrostem kosztów koordynacji związanych z gromadzeniem danych, w szczególności w odniesieniu do władz lokalnych.

MŚP nie są szczególnym adresatem środków z zakresu polityki i nic nie wskazuje na to, aby te środki z zakresu polityki miały zróżnicowany wpływ na przedsiębiorstwa różnej wielkości. Bez wprowadzenia nowych specyfikacji danych i standardowych wymogów oraz bez powszechnego stosowania krajowych punktów dostępu powstały rynek byłby rozdrobniony. W przypadku utrzymania się tego rozdrobnionego rynku mogłoby to prowadzić do przewagi komparatywnej większych przedsiębiorstw w porównaniu z MŚP. Na zharmonizowanym rynku z normami zharmonizowanymi MŚP będą korzystać z niższych barier wejścia, aby rozszerzyć swoją działalność i konkurować na równych zasadach z większymi przedsiębiorstwami.

Oczekuje się, że wniosek w znacznym stopniu przyczyni się do ustanowienia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności w ramach europejskiej strategii w zakresie danych. Przyczyni się on do utworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności przez zwiększenie przystępności danych dotyczących krajowych punktów dostępu oraz uproszczenie ponownego wykorzystania danych poprzez normalizację procesu wymiany danych i harmonizację warunków dostępu.

- **Prawa podstawowe**

Aby osiągnąć cel, jakim jest bezpieczna, zrównoważona, inteligentna i odporna mobilność, konieczne może być przetwarzanie danych o podróżach, ruchu lub drogach, które obejmują dane osobowe. W przypadku gdy przetwarzanie danych osobowych jest niezbędne do osiągnięcia celów dyrektywy w sprawie ITS, bardziej szczegółowe zasady, np. dotyczące tego, które dane mają być gromadzone przez jaki podmiot i do jakich konkretnych celów, mogą być ustanowione wyłącznie w aktach prawa trzeciego stopnia opartych na tej dyrektywie. Przedstawiając wnioski dotyczące takich aktów, Komisja należycie uwzględni wymogi ochrony danych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii Europejskiej.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Unijne ramy C-ITS służące zapewnieniu zaufanej i bezpiecznej komunikacji

Komisja opiera się na doświadczeniu operacyjnym w zakresie wdrażania działania wspierającego „Architektura bezpieczeństwa dla połączonych urządzeń infrastruktury i pojazdów w Europie”, w ramach którego JRC powierzono realizację etapu pilotażowego (w latach 2018–2022) unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS.

Do czasu sformalizowania takiego systemu w wiążące ramy (oraz ewentualnego ustanowienia w przyszłości specjalnych podmiotów, które będą nim zarządzać), Komisja została wskazana jako podmiot, który będzie pełnił rolę organu ds. polityki certyfikacji C-ITS, podmiotu zarządzającego zaufaną listą oraz punktu kontaktowego ds. C-ITS.

• Plany wdrożenia oraz ustalenia dotyczące monitorowania, oceny i sprawozdawczości

Raz na 5 lat Komisja będzie przyjmować programy robocze określające działania, w odniesieniu do których mogą zostać przyjęte ewentualne specyfikacje europejskie lub w odniesieniu do których może zostać nakazane udostępnienie dodatkowych danych lub świadczenie dodatkowych usług ITS.

Państwa członkowskie będą co 3 lata przekazywać sprawozdania z postępów we wdrażaniu dyrektywy i jej aktów delegowanych, korzystając ze wspólnego wzoru i wspólnych kluczowych wskaźników skuteczności działania.

Na podstawie sprawozdań państw członkowskich Komisja będzie co 3 lata przedkładać sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady z wdrażania dyrektywy.

• Dokumenty wyjaśniające

Zgodnie z motywem 27 wniosku państwa członkowskie muszą powiadomić Komisję o krajowych środkach transpozycji wraz z przedłożeniem dokumentów potwierdzających. Jest to konieczne ze względu na nowe przepisy ustanowione we wniosku dotyczące gromadzenia danych i wdrażania usług. Te nowe przepisy mogą wymagać przyjęcia dodatkowego prawodawstwa krajowego lub jego zmiany. W celu umożliwienia Komisji monitorowania prawidłowej transpozycji ważne jest w związku z tym, aby państwa członkowskie przekazały Komisji dokumenty potwierdzające, w których wskazuje się, które istniejące lub nowe przepisy prawa krajowego mają na celu wdrożenie poszczególnych środków określonych w proponowanej dyrektywie.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Niniejszy wniosek zmienia obecną dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, zmienioną decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2380³⁰. Strukturę zmienionej dyrektywy w sprawie ITS przedstawiono w punktach poniżej.

³⁰ Dz.U. L 340 z 20.12.2017, s. 1.

- W art. 1 pkt 1 dostosowuje się art. 1 obecnej dyrektywy, w którym określono przedmiot i zakres zastosowania dyrektywy, poprzez dodanie do przedmiotu i zakresu zastosowania obecnej dyrektywy przystępności danych i wdrażania usług.
- W art. 1 pkt 2 aktualizuje się w art. 2 obecnej dyrektywy tytuły czterech obszarów priorytetowych obecnej dyrektywy, ponieważ obszary priorytetowe są reorganizowane zgodnie z rodzajami usług ITS.
- W art. 1 pkt 3 rozszerzono wykaz definicji obecnej dyrektywy, uwzględniając w stosownych przypadkach ogólne zmiany w zakresie i przepisach zmienionej dyrektywy.
- W art. 1 pkt 4 rozszerzono wymogi nałożone na państwa członkowskie w art. 5, jeżeli chodzi o ich współpracę związaną z wdrażaniem usług ITS w odniesieniu do zastosowania specyfikacji przyjętych na mocy dyrektywy.
- W art. 1 pkt 5 zaktualizowano w art. 6 odniesienie do obowiązującego prawodawstwa i uzupełniono odniesienie do decyzji nr 768/2008/WE.
- W art. 1 pkt 6 przewidziano nowy artykuł, w którym zobowiązuje się państwa członkowskie do zapewnienia przystępności danych w odniesieniu do rodzajów danych wymienionych w nowym załączniku III oraz ich dostępności w krajowych punktach dostępu; przewidziano też nowy artykuł, w którym zobowiązuje się państwa członkowskie do zapewnienia wdrażania usług ITS wymienionych w nowym załączniku IV.
- W art. 1 pkt 7 dodaje się do art. 7 obecnej dyrektywy przepisy dotyczące aktualizacji załączników III i IV w drodze aktów delegowanych pod warunkiem przeprowadzenia uprzedniej oceny skutków, w tym analizy kosztów i korzyści.
- W art. 1 pkt 8 przewidziano nowy artykuł upoważniający Komisję do przyjęcia środków tymczasowych w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej, która ma poważny bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, cyberbezpieczeństwo lub przystępność i integralność usług ITS.
- W art. 1 pkt 9 zaktualizowano odniesienie zawarte w art. 8 obecnej dyrektywy.
- W art. 1 pkt 10 zastąpiono art. 10 obecnej dyrektywy zaktualizowanymi przepisami dotyczącymi ochrony danych i prywatności, upraszczając tekst poprzez usunięcie powielania istniejących obowiązków wynikających z przepisów o ochronie danych, np. dotyczących bezpieczeństwa przetwarzanych danych osobowych oraz konieczności wypełniania przez administratorów danych innych obowiązków wynikających z przepisów o ochronie danych. Podkreślono również wymóg uwzględnienia przez Komisję wymogów ochrony danych przy opracowywaniu specyfikacji.
- Art. 1 pkt 11 przewiduje nowy artykuł dotyczący organu ds. polityki certyfikacji C-ITS podmiotu zarządzającego zaufaną listą i punktu kontaktowego ds. C-ITS oraz stanowi, że Komisja określi i będzie pełnić te role.
- W art. 1 pkt 12 dostosowano art. 12 obecnej dyrektywy w odniesieniu do daty, od której przyznaje się Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych.

- W art. 1 pkt 13 zastąpiono art. 15 obowiązującej dyrektywy dotyczący procedury komitetowej, aktualizując odniesienia do obowiązującego prawodawstwa oraz dodając odniesienia do procedury sprawdzającej (art. 5 i 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011).
- W art. 1 pkt 14 zastąpiono art. 17 obecnej dyrektywy zaktualizowanymi przepisami dotyczącymi sprawozdawczości państw członkowskich (wspólny wzór, wspólne kluczowe wskaźniki skuteczności działania) i Komisji, jak również zaktualizowanymi przepisami dotyczącymi przyjmowania programów roboczych w odniesieniu do dyrektywy w sprawie ITS.
- W art. 1 pkt 15 i 16 zastąpiono dwa załączniki do obecnej dyrektywy czterema załącznikami:
 - w załączniku I dostosowuje się załącznik I do obecnej dyrektywy poprzez organizację obszarów priorytetowych zgodnie z rodzajami usług ITS, a także dodaje się nowe działania odpowiadające nowym i powstającym usługom ITS;
 - załącznik II dostosowuje załącznik II do obecnej dyrektywy w sprawie ITS poprzez aktualizację i dodanie określonych zasad;
 - w nowym załączniku III wymieniono rodzaje danych, dla których – w terminie wskazanym dla każdego rodzaju danych oraz w odniesieniu do zasięgu geograficznego wskazanego dla każdego rodzaju danych – należy zapewnić przystępność i dostępność krajowych punktów dostępu;
 - w nowym załączniku IV wymieniono usługi ITS, które mają być wdrożone w terminie wskazanym dla każdej usługi ITS i w odniesieniu do zasięgu geograficznego wskazanego dla każdej usługi ITS.
- W art. 2, 3 i 4 określono transpozycję, wejście w życie oraz adresatów zmienionej dyrektywy.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Wniosek ma znaczenie dla EOG.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 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-Społecznego³¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności³³ określono wdrożenie inteligentnych systemów transportowych („ITS”) jako kluczowe działanie na rzecz osiągnięcia opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności, a tym samym przyczyniające się do przekształcenia europejskiego systemu transportowego, aby zrealizować cel efektywnej, bezpiecznej, zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Stanowi to uzupełnienie działań zapowiedzianych w ramach inicjatywy przewodniej dotyczącej ekologizacji transportu towarowego w celu wsparcia logistyki multimodalnej. W strategii zapowiedziano również na 2022 r. przegląd rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 w sprawie świadczenia usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych w celu uwzględnienia obowiązkowej dostępności dynamicznych zbiorów danych; zapowiedziano też ocenę zapotrzebowania na działania regulacyjne dotyczące praw i obowiązków dostawców usług cyfrowych w zakresie podróży multimodalnych wraz z inicjatywą dotyczącą sprzedaży biletów, w tym biletów kolejowych.

³¹ Dz.U. C z , s. .

³² Dz.U. C z , s. .

³³ COM(2020) 789 final.

- (2) Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności potwierdziła cel, jakim jest osiągnięcie bliskiej zera liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w Unii do 2050 r. Do zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników dróg przyczynia się szereg działań w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE³⁴, takich jak system eCall, usługi informacyjne związane z bezpieczeństwem ruchu oraz bezpieczne i chronione parkingi³⁵.
- (3) W ramach Europejskiego Zielonego Ładu³⁶ podkreślono obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki transformacji cyfrowej, coraz większą rolę zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności oraz cel wspierania nowych usług zrównoważonego transportu i mobilności, które dają możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach.
- (4) Z uwagi na coraz pilniejszą potrzebę lepszego wykorzystania danych w celu uczynienia łańcuchów transportowych bardziej zrównoważonymi, wydajnymi i odpornymi konieczna jest ściślejsza koordynacja ram ITS z innymi inicjatywami ukierunkowanymi na harmonizację i ułatwienie wymiany danych w sektorach mobilności, transportu i logistyki w perspektywie multimodalnej³⁷.
- (5) W związku z potrzebą przeprowadzenia transformacji cyfrowej transportu drogowego, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, należy w dalszym ciągu rozwijać wdrażanie i stosowanie inteligentnych systemów i usług transportowych na drogach w ramach transeuropejskiej sieci transportowej.
- (6) W wielu państwach członkowskich krajowe zastosowania tych systemów i usług są już wdrażane w sektorze transportu drogowego. Chociaż od czasu przyjęcia dyrektywy 2010/40/UE³⁸ w 2010 r. sytuacja uległa poprawie, w ramach oceny tej dyrektywy stwierdzono utrzymujące się niedociągnięcia prowadzące do w dalszym ciągu fragmentarycznego i nieskoordynowanego wdrażania oraz braku ciągłości geograficznej usług ITS w całej Unii i na jej granicach zewnętrznych.
- (7) W kontekście wdrażania rozporządzeń delegowanych Komisji³⁹ uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE państwa członkowskie utworzyły krajowe punkty dostępu⁴⁰.

³⁴ 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).

³⁵ Certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) .../... z dnia XXX r. w sprawie norm UE określających szczegółowo poziom usług i ochrony w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów UE oraz procedury ich certyfikacji.

³⁶ Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

³⁷ Takimi jak wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności i jej elementy, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33) oraz prace prowadzone w ramach Forum Transportu Cyfrowego i Logistyki (DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ 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);

Krajowe punkty dostępu organizują dostęp do danych związanych z transportem oraz ich ponowne wykorzystanie w celu wsparcia świadczenia ogólnounijnych interoperacyjnych usług ITS w zakresie podróży i ruchu na rzecz użytkowników końcowych. Te krajowe punkty dostępu stanowią ważny element wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności w ramach europejskiej strategii w zakresie danych⁴¹ i należy się na nich opierać w szczególności w odniesieniu do dostępności danych.

- (8) Aby zapewnić skoordynowane i skuteczne wdrażanie ITS w całej Unii, oprócz już przyjętych specyfikacji należy wprowadzić specyfikacje obejmujące w stosownych przypadkach normy, określające dalsze szczegółowe przepisy i procedury. Przed przyjęciem jakichkolwiek dodatkowych lub zmienionych specyfikacji Komisja powinna ocenić ich zgodność z określonymi zasadami przedstawionymi w załączniku II. Priorytetowo należy potraktować w pierwszej kolejności cztery główne obszary rozwoju i wdrażania ITS. Podczas dalszego wdrażania ITS należy uwzględnić istniejącą infrastrukturę ITS wdrożoną przez dane państwo członkowskie pod względem postępu technologicznego i poniesionych nakładów finansowych. W stosownych przypadkach należy zapewnić, w szczególności w odniesieniu do C-ITS, aby wymogi dotyczące systemów ITS nie narzucały ani nie dyskryminowały na korzyść stosowania konkretnego rodzaju technologii.
- (9) Specyfikacje powinny uwzględniać i wykorzystywać doświadczenia i wyniki już uzyskane w dziedzinie ITS, współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS) oraz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności (CCAM), w szczególności w kontekście platform C-ITS⁴² i CCAM⁴³, europejskiego forum na rzecz multimodalnej mobilności pasażerów⁴⁴ oraz europejskiej platformy wdrożenia eCall⁴⁵.
- (10) Specyfikacje powinny stanowić wsparcie dla innowacji. Większa przystępność danych powinna przykładowo prowadzić do rozwoju nowych usług ITS i odwrotnie – innowacje powinny umożliwić zidentyfikowanie potrzeb w zakresie przyszłych specyfikacji. Europejskie partnerstwo na rzecz kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności w ramach programu „Horyzont Europa” powinno wspierać rozwój i testowanie kolejnej fali usług C-ITS, co pomoże w integracji

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

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Kod E03188 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

⁴³ Kod E03657 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

⁴⁴ Kod XXXXX w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

⁴⁵ Kod E02481 w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów.

wysoce zautomatyzowanych pojazdów z nowymi usługami w zakresie multimodalnej mobilności.

- (11) C-ITS wykorzystują technologie umożliwiające komunikację między pojazdami drogowymi i komunikację pojazdów drogowych z infrastrukturą przydrożną, w tym sygnalizacją świetlną. Usługi C-ITS stanowią kategorię usług ITS opartych na otwartej architekturze, która umożliwia ustanawianie relacji „wiele-do-wielu” (ang. *many-to-many*) lub relacji równorzędnej (ang. *peer-to-peer*) między stacjami C-ITS. Oznacza to, że wszystkie stacje C-ITS powinny bezpiecznie wymieniać między sobą komunikaty i nie powinny ograniczać się do wymiany komunikatów z uprzednio zdefiniowanymi stacjami. Większość usług wymaga zapewnienia autentyczności i integralności komunikatów C-ITS zawierających informacje takie jak położenie, prędkość i kierunek. W związku z tym należy stworzyć jeden wspólny europejski model zaufania C-ITS w celu nawiązania relacji wzajemnego zaufania między stacjami C-ITS, niezależnie od stosowanych technologii komunikacyjnych. Ten model zaufania należy wdrożyć poprzez przyjęcie polityki w zakresie stosowania infrastruktury klucza publicznego. Najwyższym poziomem tej infrastruktury klucza publicznego powinna być europejska zaufana lista certyfikatów, składająca się z wpisów wszystkich zaufanych głównych urzędów certyfikacji w Europie. Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie tego modelu zaufania C-ITS, pewne zadania powinny być realizowane na szczeblu centralnym. Komisja powinna zapewnić realizację tych podstawowych zadań, w szczególności w odniesieniu do roli organu ds. polityki certyfikacji C-ITS, podmiotu zarządzającego zaufaną listą oraz punktu kontaktowego ds. C-ITS.
- (12) Większość działań na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, z wyjątkiem eCall, koncentruje się na zapewnieniu interoperacyjności i dostępności danych, które są już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego, oraz na wdrażaniu usług ITS, ale nie nakłada na zainteresowane strony żadnych obowiązków w zakresie udostępniania tych danych czy wdrażania konkretnych usług. Korzystanie z szeregu podstawowych usług ITS stało się powszechne: np. wykrywanie zdarzeń drogowych umożliwiające świadczenie usług informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym lub kluczowe dane, np. przepisy ruchu drogowego, które wspomagają świadczenie ważnych usług, takich jak ograniczenia prędkości w celu wspierania pojazdów wyposażonych w inteligentnego asystenta kontroli prędkości zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144⁴⁶. Obowiązkowe świadczenie takich podstawowych usług ITS i dostarczanie kluczowych danych uważa się za konieczne do zapewnienia zarówno ciągłej przystępności takich danych, jak i ciągłego świadczenia takich usług w całej Unii. Rodzaje danych i usługi, których dostarczanie należy uczynić obowiązkowym,

⁴⁶

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).

powinny zostać zidentyfikowane na podstawie specyfikacji zawartych w aktach delegowanych uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE i powinny odzwierciedlać rodzaje danych i usługi określone w tych aktach.

- (13) Z badania „Tworzenie map transportu dostępnego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się” („Mapping accessible transport for persons with reduced mobility”) przeprowadzonego w 2020 r.⁴⁷ wynika, że brak wystarczających danych dotyczących udogodnień w zakresie dostępności uniemożliwia obecnie wiarygodne planowanie podróży przy wykorzystaniu aspektów dotyczących dostępności jako zmiennych wyszukiwania. Aby jeszcze bardziej zwiększyć dostępność systemu transportu i ułatwić podróżowanie osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej wymagają zapewnienia przystępności danych dotyczących węzłów dostępu i związanych z nimi udogodnień w zakresie dostępności.
- (14) Większa integracja ITS i zaawansowanych systemów wspierania kierowców lub ogólnie systemów pojazdów i infrastruktury oznacza, że systemy te będą w coraz większym stopniu polegać na informacjach, które przekazują sobie nawzajem. Dotyczy to w szczególności C-ITS. Zależność ta będzie wzrastać wraz z wyższym poziomem automatyzacji. Oczekuje się, że te wyższe poziomy automatyzacji będą wykorzystywać komunikację między pojazdami a infrastrukturą w celu planowania manewrów i usprawniania strumieni ruchu, przyczyniając się również do zapewnienia bardziej zrównoważonego transportu. Naruszenie integralności usług ITS mogłoby zatem mieć poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, na przykład w przypadku podania niewłaściwego ograniczenia prędkości lub awaryjnego zatrzymania pojazdu z powodu nieistniejącego zagrożenia. Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania niniejszej dyrektywy, w sytuacjach nadzwyczajnych, w których integralność usług ITS jest zagrożona, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia środków zaradczych w celu usunięcia przyczyn i skutków takiej sytuacji. Środki te należy wprowadzić jak najszybciej oraz należy zapewnić ich natychmiastowe stosowanie. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴⁸. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości transportu należy przedłużyć ważność takiego środka na okres dłuższy niż sześć miesięcy, korzystając z możliwości przewidzianej w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Takie środki zaradcze powinny przestać obowiązywać, gdy tylko wdrożone zostanie rozwiązanie alternatywne lub gdy sytuacja nadzwyczajna zostanie zażegnana.
- (15) W przypadku gdy wdrażanie i stosowanie aplikacji i usług ITS wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, takie przetwarzanie powinno odbywać się zgodnie z prawem Unii dotyczącym ochrony danych osobowych i prywatności, określonym w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁴⁹ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵⁰.

⁴⁷ <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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

- (16) Jeżeli działania te wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, specyfikacje, które mają zostać opracowane na podstawie niniejszej dyrektywy, powinny uwzględniać wymogi określone w rozporządzeniu (UE) 2016/679 i dyrektywie 2002/58/WE. W szczególności w każdym przypadku, gdy możliwe jest osiągnięcie w równym stopniu zamierzonych celów przy wykorzystaniu informacji anonimowych zamiast danych osobowych, należy zachęcać do anonimizacji danych stanowiącej jedną z technik zwiększania prywatności osób fizycznych, zgodnie z zasadą uwzględniania ochrony danych już w fazie projektowania.
- (17) Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów⁵¹ ma zastosowanie do produktów, w odniesieniu do których prawodawstwo sektorowe nie przewiduje bardziej szczegółowych przepisów służących temu samemu celowi w zakresie bezpieczeństwa, jak również w przypadku gdy wymogi bezpieczeństwa nałożone przez prawodawstwo sektorowe nie obejmują aspektów i zagrożeń lub kategorii zagrożeń objętych wspomnianą dyrektywą (tzw. „zabezpieczenie”).
- (18) Jeśli konieczne jest przeprowadzenie oceny zgodności, specyfikacje powinny zawierać szczegółowe przepisy określające procedurę regulującą ocenę zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych. W odniesieniu do niektórych usług ITS, a w szczególności w odniesieniu do usług C-ITS, ciągła zgodność z określonymi wymogami oraz interoperacyjność mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa i właściwego funkcjonowania systemu. Dlatego też, w razie potrzeby, specyfikacje określające wymogi dotyczące produktów powinny również zawierać procedury związane z nadzorem rynku, w tym klauzulę ochronną. Podstawę tych przepisów powinna stanowić decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE⁵², w szczególności w odniesieniu do modułów stosowanych w poszczególnych fazach procedur w zakresie oceny zgodności i nadzoru rynku. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858⁵³ ustanowiono ramy homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich części lub powiązanego wyposażenia, a w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013⁵⁴ i (UE) nr 168/2013⁵⁵ ustanowiono przepisy dotyczące homologacji

przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁵⁰ 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).

⁵¹ 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).

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

typu pojazdów dwu- lub trzykołowych i czterokołowców oraz pojazdów rolniczych lub leśnych i ich części lub powiązanego wyposażenia. W związku z tym przedstawienie oceny zgodności urządzeń i aplikacji objętych zakresem tych aktów ustawodawczych byłoby dublowaniem pracy. Akty ustawodawcze dotyczące homologacji pojazdów mają jednak zastosowanie do urządzeń związanych z elementami ITS zainstalowanymi w pojazdach, ale nie mają zastosowania do urządzeń i oprogramowania ITS stosowanych do zewnętrznej infrastruktury drogowej, które powinny być objęte zakresem niniejszej dyrektywy. W tym drugim przypadku specyfikacje mogłyby przewidywać procedury oceny zgodności i nadzoru rynku. Procedury te powinny być ograniczone do czynności koniecznych w poszczególnych przypadkach.

- (19) W przypadku gdy wdrażanie i stosowanie urządzeń i oprogramowania ITS obejmuje systemy sztucznej inteligencji, należy uwzględnić odpowiednie przepisy przyszłego aktu w sprawie sztucznej inteligencji⁵⁶.
- (20) W przypadku aplikacji i usług ITS, dla których wymagane są dokładne i gwarantowane usługi określania czasu i położenia, zastosować należy satelitarne urządzenia infrastruktury lub inną technologię zapewniającą równorzędny poziom dokładności. Należy wykorzystać synergie między sektorem transportu i sektorem kosmicznym UE, aby wspierać szersze stosowanie nowych technologii, które zaspokajają zapotrzebowanie na dokładne i gwarantowane usługi określania czasu i położenia. Unijny program kosmiczny ustanowiony na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696⁵⁷ zapewnia aktualne i bezpieczne dane, informacje i usługi o wysokiej jakości związane z przestrzenią kosmiczną za pośrednictwem systemów Galileo, europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) i systemu Copernicus.
- (21) Zapewnienie bezpiecznych i niezawodnych usług określania czasu i położenia jest zasadniczym elementem skutecznego działania aplikacji i usług ITS. Należy zatem zapewnić ich zgodność z mechanizmem uwierzytelniania przewidzianym w programie Galileo w celu złagodzenia ataków polegających na spoofingu sygnału globalnego systemu nawigacji satelitarnej („GNSS”).
- (22) Przy opracowywaniu programów roboczych przyjmowanych przez Komisję na mocy dyrektywy 2010/40/UE należy konsultować się z państwami członkowskimi i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami, w tym z innymi grupami ekspertów i komitetami Komisji zajmującymi się cyfrowymi aspektami transportu.
- (23) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie przyjęcia wzoru sprawozdań, które mają być składane przez państwa członkowskie, oraz w zakresie przyjęcia

⁵⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji (akt w sprawie sztucznej inteligencji) i zmieniającego niektóre akty ustawodawcze Unii (COM(2021) 206 final).

⁵⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 69).

i aktualizacji programów roboczych. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁵⁸.

- (24) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany wykazu rodzajów danych, których przystępność mają zapewnić państwa członkowskie, oraz zmiany wykazu usług ITS, których wdrażanie mają zapewnić państwa członkowskie, na okres pięciu lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy. Okres ten powinien zostać automatycznie przedłużony na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów i z zainteresowanymi stronami, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁵⁹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (25) W celu zagwarantowania skoordynowanego podejścia Komisja powinna zapewnić spójność między działalnością komitetu ustanowionego na podstawie niniejszej dyrektywy a działalnością komitetów ustanowionych na podstawie rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² i (UE) 2018/858 oraz dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶³ i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁶⁴.
- (26) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie skoordynowanego i spójnego wdrażania interoperacyjnych inteligentnych systemów transportowych w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie lub sektor prywatny, natomiast ze względu na jego skalę i skutki może zostać lepiej osiągnięty na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą

⁵⁸ 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).

⁵⁹ 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).

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

⁶¹ 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).

⁶² 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).

⁶³ 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).

⁶⁴ 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).

pomocniczości określonej w art. 5 Traktatu UE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.

- (27) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁶⁵ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o krajowych środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (28) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725⁶⁶ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu XX XX 2022 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2010/40/UE

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

- 1) w art. 1 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. Niniejsza dyrektywa przewiduje zapewnienie przystępności danych i wdrażanie usług ITS w obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, o określonym zasięgu geograficznym, jak określono w załącznikach III i IV.”;
- 2) w art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Do celów niniejszej dyrektywy następujące kwestie stanowią obszary priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm:
- a) I. usługi ITS w zakresie informacji i mobilności;
 - b) II. usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem;
 - c) III. usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;

⁶⁵ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

⁶⁶ 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).

d) IV. usługi w zakresie kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) dodaje się pkt 19–24 w brzmieniu:

„19) »współpracujące inteligentne systemy transportowe« lub »C-ITS« oznaczają inteligentne systemy transportowe, które umożliwiają użytkownikom ITS współpracę w formie wymiany bezpiecznych i zaufanych komunikatów;

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

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

22) »krajowy punkt dostępu« oznacza interfejs cyfrowy utworzony przez państwo członkowskie, który stanowi pojedynczy punkt dostępu do danych, zgodnie z definicją zawartą w specyfikacjach przyjętych na podstawie art. 6;

23) »dostępność danych« oznacza możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwania ich w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego za pośrednictwem krajowych punktów dostępu;

24) »usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej« oznacza usługę zapewniającą informacje dotyczące danych o podróżach i ruchu, takie jak lokalizacja infrastruktury transportowej, rozkłady jazdy, dostępność lub taryfy w odniesieniu do więcej niż jednego środka transportu, która to usługa może obejmować funkcje umożliwiające dokonywanie rezerwacji lub płatności, czy też wystawianie biletów.”;

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Zastosowanie specyfikacji do wdrażania ITS

1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 6 do wdrażanych aplikacji

i usług ITS, jeżeli są one wdrażane, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II. Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. Prawo to pozostaje bez uszczerbku dla przepisów art. 6a i 6b. W stosownych przypadkach państwa członkowskie współpracują również w zakresie egzekwowania tych specyfikacji.

2. Państwa członkowskie współpracują również w odniesieniu do obszarów priorytetowych, o ile przyjęto żadnych specyfikacji w odniesieniu do tych obszarów priorytetowych.

3. Państwa członkowskie współpracują również, w razie potrzeby z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w zakresie operacyjnych aspektów wdrażania i przestrzegania specyfikacji przyjętych przez Komisję, takich jak normy i zharmonizowane profile UE, wspólne definicje, wspólne metadane, wspólne wymogi w zakresie jakości oraz aspekty związane z interoperacyjnością architektur krajowych punktów dostępu, wspólne warunki wymiany danych, a także wspólne szkolenia i działania informacyjne.”;

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W stosownych przypadkach specyfikacje są oparte na normach, o których mowa w art. 8.

Specyfikacje obejmują, w stosownych przypadkach, a w szczególności gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa i interoperacyjności, przepisy dotyczące oceny zgodności i nadzoru rynku, w tym klauzulę ochronną, zgodnie z decyzją nr 768/2008/WE.

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

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

6) dodaje się art. 6a i 6b w brzmieniu:

„*Artykuł 6a*

Przystępność danych

Państwa członkowskie dopilnowują, aby dla każdego rodzaju danych wymienionych w załączniku III zapewniona była przystępność danych w odniesieniu do zasięgu geograficznego odpowiadającego danemu rodzajowi danych jak najwcześniej i nie później niż w odpowiednim terminie określonym w tym załączniku.

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

Artykuł 6b

Wdrażanie usług ITS

Państwa członkowskie zapewniają, aby usługi ITS określone w załączniku IV były wdrażane w odniesieniu do zasięgu geograficznego określonego w tym załączniku w terminie wskazanym w tym załączniku.”;

7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz oceny skutków, w tym odpowiednich konsultacji, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany wykazu rodzajów danych w załączniku III, w tym daty wdrożenia i zasięgu geograficznego w odniesieniu do każdego rodzaju danych. Zmiany te są zgodne z kategoriami danych określonymi w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 17 ust. 5.

1b) Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści, z należytym uwzględnieniem zmian na rynku i rozwoju technologii, oraz oceny skutków, w tym odpowiednich konsultacji, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu zmiany wykazu usług ITS w załączniku IV, w tym daty wdrożenia i zasięgu geograficznego w odniesieniu do każdej usługi ITS. Zmiany te są zgodne z wykazem usług ITS określonym w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 17 ust. 5.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeśli chodzi o akty delegowane, o których mowa w niniejszym artykule, zastosowanie ma procedura ustanowiona w art. 12.”;

8) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Środki tymczasowe

W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej, która ma poważny bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, cyberbezpieczeństwo lub dostępność i integralność usług ITS i która może zagrozić bezpiecznemu i właściwemu funkcjonowaniu unijnego systemu transportu, aby zaradzić tej sytuacji, Komisja

może przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, zawieszające lub ustanawiające obowiązki w zakresie obszarów priorytetowych określonych w art. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Są one ściśle ograniczone do usuwania przyczyn i skutków takich sytuacji nadzwyczajnych.”;

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

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności

Jeżeli specyfikacje przyjęte zgodnie z art. 6 dotyczą przetwarzania danych o ruchu, podróżach lub drogach, które są danymi osobowymi określonymi w art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679*, określają one kategorie tych danych i przewidują odpowiednie zabezpieczenia w zakresie ochrony danych osobowych na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE. W stosownych przypadkach zachęca się do wykorzystywania anonimowych danych.

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

11) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS

Specyfikacje dla obszaru priorytetowego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. d), które Komisja przyjmie w ramach wykonywania swoich uprawnień na podstawie art. 7 ust. 1, określają unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS, o którym mowa w pkt 4.3 załącznika I. System ten obejmuje następujące role:

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

Komisja jest odpowiedzialna za zapewnienie realizacji tych ról.”;

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

13) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Europejski Komitet ds. ITS (EIC). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5. Akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszego ustępu pozostają w mocy do czasu ich uchylenia. Komisja uchyla te akty po ustaniu sytuacji nadzwyczajnej lub po zmianie odpowiedniego aktu delegowanego uzupełniającego niniejszą dyrektywę w celu zaradzenia sytuacji, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

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

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

- 14) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Sprawozdawczość i program roboczy

1. Do dnia [data wejścia w życie + 12 miesięcy] państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy i wszystkich aktów delegowanych uzupełniających niniejszą dyrektywę, w sprawie ich krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych oraz z wykonania art. 6a i 6b.
2. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdania z postępów we wdrażaniu, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, które należy przedstawić w tych

sprawozdaniach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Po przekazaniu pierwszego sprawozdania państwa członkowskie przekazują co trzy lata sprawozdania z postępów we wdrażaniu niniejszej dyrektywy i wszystkich aktów delegowanych uzupełniających niniejszą dyrektywę, o których mowa w ust. 1.

4. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, 18 miesięcy po upływie każdego terminu składania sprawozdań przez państwa członkowskie, sprawozdanie z postępów we wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Do sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wdrażania art. 5–11 i 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych; sprawozdanie ocenia także w stosownych przypadkach, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.

5. Do dnia [data wejścia w życie +12 miesięcy], Komisja, po skonsultowaniu się z właściwymi zainteresowanymi stronami i w drodze aktu wykonawczego, przyjmuje program roboczy. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4. Program roboczy obejmuje cele i terminy jego realizacji w każdym roku, jak również wykaz kategorii danych i usług ITS, w odniesieniu do których Komisja może przyjmować akty delegowane na podstawie art. 7 ust. 1a i 1b.

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

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

Artykuł 2

Transpozycja

- 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [data wejścia w życie +18 miesięcy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

- 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*