KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.10.2014 r.
COM(2014) 642 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Wdrażanie dyrektywy 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Spis treści

1. Wprowadzenie ... 3
1.1. Dyrektywa 2010/40/UE ... 3
1.2. Transpozycja dyrektywy 2010/40/UE ... 5
2. Analiza wdrożenia dyrektywy 2010/40/UE ... 5
2.1. Program roboczy Komisji ... 5
2.2. Akty delegowane dotyczące specyfikacji ... 5
2.2.1. Metodyka ... 5
2.2.2. Działania priorytetowe ... 6
2.2.3. Inne działania w zakresie obszarów priorytetowych i poza nim ... 9
2.3. Wnioski dotyczące wdrożenia ... 9
2.3.1. Interoperacyjna usługa eCall na terenie całej UE (działanie priorytetowe d)) ... 9
2.3.2. Pozostałe działania priorytetowe (c) i e)) ... 10
2.4. Normy ... 10
2.5. Środki niewiążące ... 11
2.5.1. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich ... 11
2.5.2. Wytyczne dotyczące miejskich ITS ... 11
2.6. Przepisy dotyczące ochrony danych osobowych ... 11
2.7. Odpowiedzialność ... 12
2.8. Sprawozdawczość państw członkowskich ... 12
2.8.1. Sprawozdanie w sprawie krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych ... 12
2.8.2. Informacje dotyczące krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na kolejny okres pięciu lat ... 12
2.9. Europejska Grupa Doradcza ds. ITS ... 13
3. Skuteczność i adekwatność dyrektywy 2010/40/UE oraz przekazanie uprawnień ... 14
3.1. Różne konfiguracje ... 14
3.2. Wykonanie przekazanych uprawnień ... 15
3.3. Działania następcze w związku ze specyfikacjami ... 16
4. Wykorzystane i potrzebne zasoby finansowe ... 17
5. Wniosek ... 18

1. WPROWADZENIE

1.1. Dyrektywa 2010/40/UE

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[1] (zwana dalej „dyrektywą w sprawie ITS" lub „dyrektywą 2010/40/UE"). Dyrektywa ta weszła w życie w sierpniu 2010 r. w następstwie szybko przeprowadzonego procesu legislacyjnego świadczącego o gotowości współprawodawców do osiągnięcia szybkich postępów w tej nowej dziedzinie polityki.

Celem dyrektywy w sprawie ITS jest przyspieszenie skoordynowanego wdrożenia i wykorzystania w całej Europie inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego (oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu). Dyrektywa zawiera wykaz sześciu działań priorytetowych obejmujących:

a) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu;

b) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;

c) dane i procedury dotyczące dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym;

d) zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE[2];

e) zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych; oraz

f) zapewnienie usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych.

Dyrektywa zawiera również wykaz obszarów priorytetowych wymagających dalszych działań: optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży (obszar priorytetowy I), ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi (obszar priorytetowy II), aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego (obszar priorytetowy III), powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową (obszar priorytetowy IV). Powyższe obszary priorytetowe odpowiadają pierwszym czterem obszarom priorytetowym planu działania na rzecz ITS[3].

Zgodnie z art. 6 dyrektywy w sprawie ITS w pierwszej kolejności należy przyjąć specyfikacje dotyczące sześciu działań priorytetowych, a następnie specyfikacje dotyczące pozostałych działań w obszarach priorytetowych. Ponieważ sześć działań priorytetowych należy do obszarów priorytetowych I i III, prace nad specyfikacjami dotyczyły głównie tych dwóch obszarów priorytetowych.

[1] Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:PL:NOT

W dyrektywie 2010/40/UE przyjęto podejście dwuetapowe:

- po pierwsze Komisja jest uprawniona do przyjęcia – za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) – niezbędnych specyfikacji, w tym przepisów funkcjonalnych, technicznych, organizacyjnych lub przepisów dotyczących usług, w celu zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości na potrzeby wdrożenia i operacyjnego stosowania ITS[4];
- na drugim etapie najpóźniej w terminie 12 miesięcy od przyjęcia niezbędnych specyfikacji dotyczących działania priorytetowego Komisja, w stosownych przypadkach, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie wdrożenia tego działania priorytetowego, zgodnie z art. 294 TFUE. Komisja powinna przeprowadzić ocenę skutków każdego takiego wniosku obejmującą analizę kosztów i korzyści[5].

W tym celu Komisja przyjęła program roboczy[6], w którym określa prace, które należy przeprowadzić w ramach dyrektywy w sprawie ITS, oraz ustala dalsze priorytety w tym zakresie (zob. 2.1).

W celu zaangażowania organów publicznych i podmiotów prywatnych we wdrażanie dyrektywy 2010/40/UE Komisja jest wspierana przez Europejski Komitet ds. ITS, do którego należą przedstawiciele państw członkowskich, oraz przez Europejską Grupę Doradczą ds. ITS składającą się z przedstawicieli wysokiego szczebla zainteresowanych stron w obszarze ITS.

Zadania Komisji obejmowały także przyjęcie wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich[7] oraz przedstawianie regularnych sprawozdań z poczynionych postępów.

Poza wywiązywaniem się ze szczególnych obowiązków związanych z prywatnością, ochroną i odpowiedzialnością[8] państwa członkowskie muszą podejmować niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie przyjętych specyfikacji w odniesieniu do aplikacji i usług ITS wdrażanych na ich terytorium. Państwa członkowskie muszą także dokładać starań zmierzających do współpracy w obszarach priorytetowych, o ile nie zostały przyjęte specyfikacje. Obowiązki państw członkowskich w zakresie sprawozdawczości wynikają z art. 17 dyrektywy 2010/40/UE. Ich celem jest zdobycie bardziej szczegółowych informacji na temat różnych działań i zamiarów państw członkowskich oraz pobudzanie takich działań wskutek szerszego uznania wartości dodanej ITS w zakresie strategii transportowych w warunkach krajowych.

Zgodnie z art. 17 ust. 4 dyrektywy w sprawie ITS Komisja co trzy lata musi przekazywać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów we wdrażaniu przedmiotowej dyrektywy. Do sprawozdania dołączana jest analiza

[4] Art. 3 dyrektywy w sprawie ITS.

[5] Art. 6 dyrektywy w sprawie ITS.

[6] Komisja przyjęła program roboczy dotyczących wdrożenia dyrektywy 2010/40/UE w dniu 15 lutego 2011 r. (C(2011) 289 final). http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

[7] Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 13 lipca 2011 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE, Dz.U. L 193 z 23.7.2011, s. 48.

[8] Zob. art. 10 i 11 dyrektywy w sprawie ITS.

funkcjonowania i wdrażania art. 5–11 i art. 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych. W stosownych przypadkach sprawozdanie musi również zawierać ocenę konieczności zmiany dyrektywy. Ponadto art. 12 ust. 1 przedmiotowej dyrektywy zawiera wymóg, zgodnie z którym „Komisja przedkłada sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień nie później niż sześć miesięcy przed zakończeniem pięcioletniego okresu rozpoczynającego się dnia 27 sierpnia 2010 r.”.

Niniejsze sprawozdanie stanowi wypełnienie obu wyżej wymienionych obowiązków. Towarzyszy mu także dokument roboczy służb Komisji dotyczący sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS oraz dokument roboczy służb Komisji dotyczący analizy sprawozdań państw członkowskich za 2011 r. (na temat krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych) i za 2012 r. (na temat krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na okres kolejnych pięciu lat) przekazanych na podstawie art. 17 ust. 1 i 2 dyrektywy w sprawie ITS.

1.2. Transpozycja dyrektywy 2010/40/UE

Zgodnie z art. 18 dyrektywy państwa członkowskie musiały wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przedmiotowej dyrektywy oraz zgłosić je Komisji do dnia 27 lutego 2012 r.

W tym terminie jedynie siedem państw członkowskich dopełniło obowiązku zgłoszenia Komisji swoich krajowych środków transpozycji. Szereg państw członkowskich potrzebowało na to kolejnego roku, a ostatnie państwo członkowskie, które dopełniło obowiązku zgłoszenia swojego ostatecznego środka transpozycji, dokonało tego w dniu 2 stycznia 2014 r. Na posiedzeniach Komitetu ds. ITS szereg państw członkowskich stwierdziło, że sytuacja ta świadczy o trudnościach w transponowaniu dyrektywy: dyrektywa zawiera niewiele konkretnych środków faktycznie podlegających transpozycji, ponieważ stanowi ona ramy umożliwiające przyjęcie późniejszych środków regulacyjnych.

2. ANALIZA WDROŻENIA DYREKTYWY 2010/40/UE

2.1. Program roboczy Komisji

Jak przewidziano w art. 17 ust. 5 dyrektywy w sprawie ITS oraz zgodnie z harmonogramem w niej określonym, Komisja przyjęła program roboczy po przeprowadzeniu konsultacji z Europejskim Komitetem ds. ITS.

Program roboczy obejmuje lata 2011–2015 i zawiera ogólny roczny przegląd głównych zadań i działań, które Komisja ma podjąć w tym okresie w zakresie wdrażania dyrektywy w sprawie ITS. Program dotyczy w szczególności przygotowania specyfikacji dotyczących sześciu działań priorytetowych oraz planowanych terminów przyjęcia specyfikacji.

2.2. Akty delegowane dotyczące specyfikacji

2.2.1. Metodyka

Specyfikacje opracowano zgodnie z Porozumieniem ramowym w sprawie stosunków między Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską[9] oraz wspólnym

[9] Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 47.

porozumieniem w sprawie aktów delegowanych między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją Europejską[10].

Przygotowując specyfikacje, zrealizowano następujące działania i zadania:

– gromadzenie istniejących informacji i wyników uzyskanych w ramach europejskich badań, projektów badawczych, krajowych projektów wdrożeniowych, konsultacji publicznych, działalności stowarzyszeń, informacji od zainteresowanych stron itp.;

– analiza kosztów i korzyści;

– analiza luk oraz analiza wymogów i możliwych podejść, w szczególności poprzez internetowe konsultacje publiczne prowadzone przez Komisję w celu poznania opinii i stanowisk prezentowanych przez obywateli, zainteresowane strony i państwa członkowskie;

– konsultacje z ekspertami z państw członkowskich i z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych na temat projektów specyfikacji. Do Parlamentu Europejskiego i Rady wpłynęły wszystkie istotne dokumenty w okresie przygotowywania aktów delegowanych oraz zaproszono ekspertów Parlamentu do udziału w spotkaniach ekspertów;

- opinia Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS na temat projektów specyfikacji.

Prowadząc przedmiotowe prace przygotowawcze, w dużej mierze korzystano również z różnych działań, badań, warsztatów itp. związanych z wdrażaniem planu działania na rzecz ITS (zob. dokument roboczy służb Komisji dotyczący sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS).

2.2.2. Działania priorytetowe

Sześć działań priorytetowych w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm określono w art. 3 dyrektywy w sprawie ITS oraz w załączniku I do tej dyrektywy.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy w sprawie ITS Komisja musiała przyjąć specyfikacje dotyczące jednego działania priorytetowego lub większej liczby takich działań do dnia 27 lutego 2013 r. Ponadto w programie roboczym Komisji określono następujące terminy przyjęcia specyfikacji dotyczących pierwszych sześciu działań priorytetowych:

a) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu: czwarty kwartał 2014 r.;

b) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu: czwarty kwartał 2013 r.;

c) dane i procedury dotyczące dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym: czwarty kwartał 2012 r.;

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

d) zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE: czwarty kwartał 2012 r.;

e) zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych: czwarty kwartał 2012 r.;

f) zapewnienie usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych: czwarty kwartał 2013 r.

Przyjęte specyfikacje

Komisja dotrzymała terminu upływającego w dniu 27 lutego 2013 r., przyjmując w dniu 26 listopada 2012 r. rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013 w odniesieniu do zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall" na terenie całej UE[11], zawierające pierwszy zestaw specyfikacji w odniesieniu do działania priorytetowego **d)**. W przedmiotowym rozporządzeniu delegowanym ustanawia się oparte na normach specyfikacje dotyczące modernizacji infrastruktury punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) niezbędnej do prawidłowego odbierania i prawidłowej obsługi zgłoszeń „eCall" w celu zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości zharmonizowanej usługi „eCall" na terenie całej UE.

Jeżeli chodzi o działanie priorytetowe c), w dniu 15 maja 2013 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 886/2013 w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym[12]. W rozporządzeniu ustanawia się specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania istotnych danych i procedur w zakresie określonego zestawu zdarzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Rozporządzenie delegowane jest skierowane zarówno do publicznych, jak i do prywatnych zainteresowanych stron i przewiduje się w nim przekazywanie użytkownikom końcowym informacji związanych z bezpieczeństwem bez nakładania dodatkowych kosztów, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu we wspólnym standardowym formacie (DATEX[13]), dzięki czemu stanowi ono wkład w zapewnienie interoperacyjności i przewidywalności takich danych dla wszystkich potencjalnych użytkowników. W ramach czasowych przewidzianych na opracowanie przedmiotowych specyfikacji nie było jednak możliwe określenie szczegółowych wymogów dotyczących jakości, w związku z czym utworzono grupę zadaniową, z udziałem publicznych i prywatnych zainteresowanych stron, której zadaniem jest zbadanie kryteriów jakościowych oraz metod monitorowania i oceny.

Jeżeli chodzi o działanie priorytetowe e), w dniu 15 maja 2013 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 885/2013 w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych[14]. W rozporządzeniu ustanawia się specyfikacje

11 Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1.

12 Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6.

13 DATEX: europejska specyfikacja techniczna dotycząca modelowania i wymiany informacji związanych z ITS.

14 Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1.

niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania usług informacyjnych. Rozporządzenie delegowane jest skierowane zarówno do publicznych, jak i do prywatnych zainteresowanych stron i określa się w nim elementy niezbędne do świadczenia usług informacyjnych w sposób zharmonizowany, z uwzględnieniem pewnych zaawansowanych funkcji dotyczących informacji dynamicznych. Tak jak w przypadku działania priorytetowego c) wymogi dotyczące jakości są minimalne.

Wymienione trzy zestawy specyfikacji przygotowano w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi na specjalnych spotkaniach ekspertów[15], do uczestnictwa w których zaproszono Parlament Europejski i Europejskiego Inspektora Ochrony Danych, oraz po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, w szczególności internetowych konsultacji publicznych i warsztatów.

Bieżące prace dotyczące pozostałych działań priorytetowych

W ramach przygotowań do prac nad specyfikacjami w odniesieniu do działania priorytetowego a) dotyczącego dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu rozpoczęto już szereg inicjatyw (pierwszy konkurs na rzecz inteligentnej mobilności[16], badania, warsztaty i konsultacje publiczne[17]). Celem jest przyjęcie tych specyfikacji w 2015 r. Równolegle Komisja rozpoczęła dyskusję[18] na temat możliwej inicjatywy w sprawie dostępu do danych dotyczących transportu multimodalnego w celu sprostania wyzwaniu, jakim jest zapewnienie dostępności danych dotyczących transportu z uwzględnieniem wszystkich rodzajów transportu i usług z zakresu mobilności. W wyniku tych dyskusji na pierwszym etapie w czerwcu 2014 r. powstał dokument roboczy służb Komisji „Plan działania dotyczący dostarczania w całej UE usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych”[19]. W rezultacie prawdopodobnie zostanie przedstawiony wniosek legislacyjny dotyczący dostępu do danych dotyczących transportu multimodalnego i danych o ruchu, w zależności od wyniku oceny skutków, która zostanie ukończona w 2014 r.

W odniesieniu do działania priorytetowego b) dotyczącego dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu Komisja zorganizowała już szereg warsztatów i spotkań ekspertów w celu przygotowania specyfikacji. Celem jest przyjęcie tych specyfikacji do końca 2014 r. Opóźnienie w stosunku do wstępnie oszacowanego harmonogramu wynika częściowo z bardzo szerokiego zakresu specyfikacji określonego w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS oraz z potrzeby wypracowania wspólnego podejścia do zakresu specyfikacji z państwami członkowskimi. Specyfikacje będą się koncentrowały na warunkach sprzyjających dostępnym na terenie całej UE usługom informacyjnym w czasie rzeczywistym dotyczącym ruchu, w związku z czym w znacznie większym stopniu będą się one wiązały z przygotowaniem usług niż z samymi usługami.

---

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 Pierwszy konkurs na rzecz inteligentnej mobilności (*Smart Mobility Challenge*): http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_pl.htm

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 final.

Jeżeli chodzi o specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego f) dotyczącego zapewnienia usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, Komisja przeprowadziła szereg konsultacji z ekspertami z państw członkowskich i z głównymi zainteresowanymi stronami. Z prowadzonych dyskusji wynikało, że istnieje niewiele parkingów, które mogłyby świadczyć usługi w zakresie rezerwacji w 2014 r. (stanowią one jedynie 2 % miejsc parkingowych), a zatem obecnie nie ma potrzeby opracowania specyfikacji i norm rezerwacji miejsc parkingowych. Monitorowany będzie jednak dalszy rozwój sytuacji i w razie potrzeby kwestia ta zostanie ponownie rozważona z tego punktu widzenia. Jeżeli zajdzie potrzeba podjęcia działań w zakresie standaryzacji, mogą one zostać rozważone w szerszym kontekście inicjatywy e-Freight, która niebawem będzie realizowana.

2.2.3. Inne działania w zakresie obszarów priorytetowych i poza nimi

Zgodnie z wymogiem zawartym w art. 6 dyrektywy w sprawie ITS po przyjęciu niezbędnych specyfikacji dotyczących działań priorytetowych Komisja musi przyjąć specyfikacje w odniesieniu do innych działań w obszarach priorytetowych wymienionych w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS. Jak wyjaśniono w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS, rozpoczęto prace nad *systemami współpracującymi* w oparciu o projekty badawcze i liczne konsultacje z zainteresowanymi stronami, w tym z Europejskim Komitetem ds. ITS i Europejską Grupą Doradczą ds. ITS. Celem jest dokonanie oceny przeszkód i sprzyjających warunków oraz określenie sposobu, w jaki Komisja może stymulować wdrażanie takich systemów w Unii. Ponadto przeprowadzono badania przygotowawcze służące promowaniu usług otwartego dostępu do usług ITS (*otwarta platforma pokładowa*). Ponadto wiele wskazuje na to, że można dogłębniej zbadać nowe możliwe obszary specyfikacji (np. pozyskiwanie danych dotyczących transportu z tłumu, zautomatyzowane prowadzenie pojazdów) w celu dalszego zwiększenia praktycznego wykorzystania inteligentnych systemów transportowych.

2.3. Wnioski dotyczące wdrożenia

2.3.1. Interoperacyjna usługa eCall na terenie całej UE (działanie priorytetowe d))

Oprócz skierowanego do państw członkowskich zalecenia dla operatorów sieci ruchomej, aby wspierali przekazywanie zgłoszeń w ramach usługi eCall[20], oraz oprócz specyfikacji[21] zawierających wymogi dotyczące modernizacji infrastruktury punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach w dniu 13 maja 2013 r. Komisja przyjęła dwa wnioski legislacyjne: jeden dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE[22]; drugi dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby wdrożenia systemu pokładowego eCall[23].

---

20 C(2011) 6269 final.

21 Rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013.

22 COM(2013)315 final.

23 COM(2013)316 final.

Wniosek w sprawie decyzji został przyjęty przez współprawodawców w dniu 25 maja 2014 r., a następnie opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*[24]. Zgodnie z przepisami wniosku punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach należy uruchomić w całej Unii nie później niż 6 miesięcy przed datą rozpoczęcia stosowania wymagań dotyczących homologacji typu na potrzeby systemu pokładowego eCall, a w każdym przypadku nie później niż dnia 1 października 2017 r. W decyzji tej wyraźnie określono, że każde państwo członkowskie ma prawo do organizowania swoich służb ratowniczych w sposób najbardziej opłacalny i najbardziej odpowiedni do jego potrzeb.

Obecnie nadal trwa proces legislacyjny w odniesieniu do wniosku dotyczącego homologacji typu na potrzeby systemu pokładowego eCall.

2.3.2. Pozostałe działania priorytetowe (c) i e))

Niektóre państwa członkowskie w ostatnim czasie niezwykle aktywnie wdrażają usługi związane z działaniami priorytetowymi c) dotyczącymi informacji związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i e) dotyczącymi usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych. W czasach niedoboru środków finansowych rozsądniejsze wydaje się jednak, aby najpierw, zanim zostanie określony jakikolwiek ogólny obowiązek wdrożenia, ukierunkować wsparcie na zmiany wynikłe z przyjęcia specyfikacji poprzez monitorowanie i wymianę najlepszych praktyk w zakresie wdrażania między państwami członkowskimi oraz poprzez najnowsze zaproszenie do składania wniosków dotyczących transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) oraz zbliżające się zaproszenia dotyczące instrumentu „Łącząc Europę". Po wyciągnięciu wniosków z tych pierwszych działań oraz na podstawie najlepszych praktyk zostanie następnie, na późniejszym etapie, przeprowadzona ocena zapotrzebowania na wnioski dotyczące aktów legislacyjnych w sprawie obowiązkowego wdrożenia.

2.4. Normy

Od czasu przyjęcia dyrektywy w sprawie ITS podjęto lub zakończono szereg działań w zakresie standaryzacji związanych z obszarami priorytetowymi.

Przyjęto normy dotyczące systemu eCall, o których mowa w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 305/2013. Oczekuje się, że przyjęta przez Europejski Komitet Normalizacyjny norma CEN/TS 16454 dotycząca pełnego badania zgodności systemu eCall stanie się pełną normą CEN do końca 2014 r. Najprawdopodobniej do końca 2014 r. zostanie także zakończony niewielki przegląd tych norm, którego celem jest uwzględnienie wyniku projektów pilotażowych HeERO[25].

Realizacja zlecenia normalizacji M/453 w zakresie systemów współpracujących jest już na bardzo zaawansowanym etapie. Normy mające znaczenie dla współpracujących ITS, wchodzących w zakres zlecenia M/453, zostały zapewnione przez CEN (TC 278 WG16) i Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych ETSI (TC ITS), jak również przez inne organizacje normalizacyjne. Ocena stosowania istniejących norm jest działaniem wykonywanym w toku procesu standaryzacji w

[24] Dz.U. L 164 z 3.6.2014, s. 6.

[25] Więcej informacji na temat projektów pilotażowych HeERO można znaleźć na stronie www.heero-pilot.eu

ramach odpowiednich komitetów technicznych i grup roboczych CEN, ISO, SAE, IEEE i ETSI[26]. Pracom w zakresie standaryzacji ITS sprzyja także współpraca międzynarodowa Unii Europejskiej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki i innymi partnerami działającymi na rzecz globalnej harmonizacji norm ITS. Prowadzona współpraca przyspiesza definiowanie norm i prowadzi do szybszego wdrożenia ITS.

Zidentyfikowano dodatkowe potrzeby w zakresie standaryzacji wchodzące w zakres stosowania dyrektywy w sprawie ITS. Obejmują one wdrożenie systemu eCall w pojazdach kategorii innych niż M1 i N1; wytyczne dotyczące certyfikacji systemów eCall (na rynku posprzedażowym); ukończenie realizacji zlecenia M/453; architekturę otwartej platformy pokładowej; włączenie dokładnych (publicznych) danych o drogach do map cyfrowych; bezpieczne zintegrowanie i stosowanie urządzeń nomadycznych; oraz miejskie ITS. Wszystkie wymienione elementy uwzględniono w opracowanym przez Komisję Planie kroczącym na rzecz standaryzacji ICT z 2013 r.[27], mając na uwadze możliwe przyszłe zlecenia normalizacji.

2.5. Środki niewiążące

2.5.1. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 17 dyrektywy w sprawie ITS w dniu 13 lipca 2011 r. Komisja przyjęła wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich na podstawie dyrektywy 2010/40/UE[28].

2.5.2. Wytyczne dotyczące miejskich ITS

Wytyczne te opracowano w ramach planu działania na rzecz ITS (zob. dokument roboczy służb Komisji dotyczący sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS). Wytyczne zawierają informacje o miejskich funkcjach ITS oraz informacje na potrzeby dokumentu roboczego służb Komisji w sprawie organizacji inteligentnych systemów transportowych dla miast unijnych[29], wchodzącego w skład pakietu na rzecz mobilności w miastach przyjętego w dniu 17 grudnia 2013 r.[30].

2.6. Przepisy dotyczące ochrony danych osobowych

Wszystkie przyjęte specyfikacje zawierają odpowiednie przepisy dotyczące ochrony danych osobowych oraz ochrony i ponownego wykorzystania informacji. Bazują one na badaniu przygotowawczym[31], którego przeprowadzenie zlecono w ramach planu działania na rzecz ITS[32], oraz są zgodne z art. 10 dyrektywy w sprawie ITS. Europejski Inspektor Ochrony Danych był systematycznie zapraszany na spotkania z ekspertami z państw członkowskich prowadzone w ramach przygotowywania specyfikacji, a jego opinie dotyczące ostatecznych projektów specyfikacji były

---

26 CEN: Europejski Komitet Normalizacyjny; ISO: Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna; SAE: Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacyjnych; IEEE: Instytut Inżynierów Elektryków i Elektroników;
ETSI: Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych.

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 Dz.U. L 193 z 23.7.2011, s. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_pl.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:PL:NOT

należycie uwzględniane. To samo będzie również dotyczyło wszystkich przyszłych specyfikacji i wniosków.

2.7. Odpowiedzialność

Wszystkie przyjęte specyfikacje zawierają odpowiednie przepisy dotyczące zasad odpowiedzialności. Przepisy te bazują na informacjach pochodzących z badania przygotowawczego[33], przeprowadzonego w ramach planu działania na rzecz ITS, oraz są zgodne z art. 11 dyrektywy w sprawie ITS. To samo będzie również dotyczyło wszystkich przyszłych specyfikacji i wniosków.

2.8. Sprawozdawczość państw członkowskich

2.8.1. Sprawozdanie w sprawie krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych

Zgodnie z art. 17 ust. 1 dyrektywy w sprawie ITS państwa członkowskie były zobowiązane do przekazania Komisji do dnia 27 sierpnia 2011 r. sprawozdania w sprawie ich krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych wymienionych w art. 2 tej dyrektywy.

Sprawozdania te stanowiły pierwszy przegląd wdrożenia ITS w całej Unii w zakresie czterech obszarów priorytetowych przewidzianych w dyrektywie w sprawie ITS.

Analiza sprawozdań z 2011 r. znajduje się w dokumencie roboczym służb Komisji „Analiza sprawozdań państw członkowskich" dołączonym do niniejszego sprawozdania.

Zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie ITS do dnia 27 sierpnia 2014 r. państwa członkowskie mają przekazać sprawozdania dotyczące postępów poczynionych od czasu sprawozdania z 2011 r.

2.8.2. Informacje dotyczące krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na kolejny okres pięciu lat

Zgodnie z art. 17 ust. 2 dyrektywy w sprawie ITS państwa członkowskie były zobowiązane do przekazania Komisji do dnia 27 sierpnia 2012 r. informacji dotyczących krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na kolejny okres pięciu lat.

Analiza tych sprawozdań z 2012 r. znajduje się w dokumencie roboczym służb Komisji „Analiza sprawozdań państw członkowskich" dołączonym do niniejszego sprawozdania.

Po raz pierwszy od czasu przyjęcia dyrektywy 2010/40/UE w przedmiotowych sprawozdaniach opisano zamiary państw członkowskich w zakresie wdrożenia ITS na ich terytorium w okresie nadchodzących pięciu lat. Państwa członkowskie wykazują duże zainteresowanie i gotowość do promowania wdrożenia ITS w całej Europie w celu zapewnienia ciągłości usług i inteligentniejszej mobilności, w szczególności widać wyraźną tendencję w kierunku dalszego zaangażowania w usługi informacyjne.

Jak już wykazano w sprawozdaniach krajowych z 2011 r., państwa członkowskie dokonały inwestycji i poinformowały, że nadal będą dokonywać inwestycji w obszar

[33] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

priorytetowy I „Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży” i w obszar priorytetowy II „Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi” (dalsze informacje zawarto w dokumencie roboczym służb Komisji „Analiza sprawozdań państw członkowskich”)[34]. W związku z tym specyfikacje w tych obszarach z pewnością przyczynią się do zapewnienia interoperacyjności i ciągłości już wdrożonych i przyszłych usług, przy czym szczególną uwagę należy zwrócić na kompatybilność z istniejącymi aplikacjami.

Wydaje się, że działania związane z obszarem priorytetowym III „Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego” są bardziej ograniczone i w szczególności koncentrują się na niektórych określonych usługach (np. eCall, usługach informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych), które czerpią obecnie korzyści z przyjętych specyfikacji.

Mimo że państwa członkowskie uznają potencjał obszaru priorytetowego IV „Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową” pod względem wkładu w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ograniczenie zatorów komunikacyjnych, działania nadal znajdują się w fazie badań/testów/projektów pilotażowych. Chociaż szereg państw członkowskich opracowało szczegółowe plany projektów pilotażowych, to wydaje się, że wiele zainteresowanych stron nadal znajduje się w fazie oczekiwania – w dalszym ciągu nie opracowały one wyraźnych modeli biznesowych na potrzeby wdrożenia współpracujących usług ITS na szeroką skalę oraz nie zapewniły osiągnięcia minimalnego poziomu rozpowszechnienia wyposażonych pojazdów lub pokrycia infrastrukturą. Rozwiązaniem zaistniałej sytuacji może być koordynacja wszystkich zaangażowanych zainteresowanych stron wykraczająca poza samo przyjęcie specyfikacji lub wsparcie finansowe na rzecz projektów pilotażowych.

2.9. Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

Zgodnie z art. 16 dyrektywy Komisja była zobowiązana do ustanowienia Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, która miała doradzać Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS na terenie Unii. Grupa ma składać się z wysokiego szczebla przedstawicieli zainteresowanych dostawców usług ITS, stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, stowarzyszeń handlowych, władz lokalnych i innych właściwych forów.

Europejską Grupę Doradczą ds. ITS ustanowiono decyzją Komisji z dnia 4 maja 2011 r.[35], a jej członków powołano w dniu 27 stycznia 2012 r. w następstwie otwartego zaproszenia do składania kandydatur[36].

Pierwsze posiedzenie odbyło się w dniu 23 marca 2012 r., a drugie – w dniu 26 lutego 2013 r. Posiedzenia stanowiły okazję do omówienia z zainteresowanymi stronami aktualnych kwestii związanych z ITS, w szczególności strategii dotyczących warunków sprzyjających świadczeniu usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, udostępnianiu danych dotyczących transportu oraz

---

34 SWD(2014) 319

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):PL:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Wykaz członków i skrócone protokoły posiedzeń są dostępne w rejestrze grup ekspertów Komisji.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

wdrożeniu systemów współpracujących. Posiedzenia stanowiły także okazję do przedstawienia zainteresowanym stronom wspólnej wizji wdrożenia systemów współpracujących, w szczególności proponowanej platformy angażującej wszystkie zainteresowane strony i gromadzącej wszystkie inicjatywy w celu uniknięcia fragmentarycznego podejścia i zapewnienia interoperacyjności usług, systemów i technologii.

Komisja systematycznie zwraca się do członków Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS o ich pisemne opinie dotyczące gospodarczych i technicznych aspektów projektów specyfikacji; cenne uwagi członków Grupy przyczyniły się do ukończenia prac nad specyfikacjami.

Zgodnie z wymogiem zawartym w dyrektywie w sprawie ITS główne wyniki tych posiedzeń są udostępniane Europejskiemu Komitetowi ds. ITS.

3. SKUTECZNOŚĆ I ADEKWATNOŚĆ DYREKTYWY 2010/40/UE ORAZ PRZEKAZANIE UPRAWNIEŃ

3.1. Różne konfiguracje

Dyrektywa w sprawie ITS stanowi ramy na potrzeby szybkiego przyjmowania specyfikacji za pośrednictwem aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję. Takie podejście ułatwiło dość sprawne przyjęcie specyfikacji dotyczących pierwszych trzech działań priorytetowych dotyczących usług informacyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (c)), systemu eCall (d)) oraz usług informacyjnych o miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych (e)).

Kontekst przyjęcia tych specyfikacji znacznie się jednak różnił w przypadku poszczególnych działań, w zależności głównie od poziomu zaawansowania działań unijnych i krajowych oraz inicjatyw publicznych lub prywatnych w przedmiotowych obszarach.

W przypadku systemu eCall zasady dotyczące inicjatywy określono już w komunikacie Komisji „eCall: czas na wdrożenie”[37] oraz wydano już skierowane do państw członkowskich zalecenie[38] dla operatorów sieci ruchomej. Ponadto normy już istniały w momencie przedstawienia pierwszego projektu specyfikacji do omówienia z ekspertami państw członkowskich. Na etapie poprzedzającym wdrożenie uruchomiono także projekty pilotażowe oparte na istniejących normach. Dyrektywa w sprawie ITS służyła zatem jako uzupełnienie przyjętego podejścia i realizowanych inicjatyw, wypełniając lukę w zakresie centrów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, zwanych także punktami przyjmowania zgłoszeń o wypadkach.

Sytuacja przedstawiała się zupełnie inaczej w przypadku minimalnych informacji związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz usług informacyjnych o miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych. Nie istniały żadne specjalne normy mogące stanowić podstawę specyfikacji, chociaż w przypadku niektórych aspektów

[37] COM(2009) 434 final.

[38] Zalecenie Komisji 2011/750/UE z dnia 8 września 2011 r. w sprawie wspierania w sieciach łączności elektronicznej w całej UE usługi eCall do przekazywania zgłoszeń alarmowych przez zainstalowane w pojazdach systemy pokładowe, bazującej na numerze 112 („eCall”) – Dz.U. L 303 z 22.11.2011, s. 46.

jako odniesienie służyły normy DATEX II, TPEG i RDS TMC[39]. Co więcej, w państwach członkowskich świadczono już różnego rodzaju usługi. Taka sytuacja ogólna budziła dodatkowe wątpliwości dotyczące warunków stosowania opracowywanych specyfikacji w odniesieniu do istniejących usług. Ze względu na stosunkowo wąski zakres obu działań udało się jednak przyjąć specyfikacje w stosunkowo krótkim czasie, w tym przeprowadzono niezbędne ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami.

Wydaje się, że wyzwanie to jest większe w przypadku dwóch pozostałych działań priorytetowych, tj. zapewnienia dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu (a)) oraz zapewnienia dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (b)). Zasadniczo wynika to ze znacznie większego zakresu działań i znacznie większej liczby zaangażowanych zainteresowanych stron. Dotyczy to również innych działań, w przypadku których konieczne może być bardziej kompleksowe podejście, wykraczające poza samo przyjęcie specyfikacji.

3.2. Wykonanie przekazanych uprawnień

Poparcie polityczne ze strony państw członkowskich

System eCall stanowi dobry przykład niuansów, jakie mogą pojawić się między pracami prowadzonymi w kontekście specyfikacji wraz z ekspertami krajowymi a kontrolą polityczną sprawowaną przez Radę po przyjęciu specyfikacji przez Komisję. Pomimo niemalże jednogłośnego poparcia dla treści specyfikacji dotyczących eCall na poziomie ekspertów w głosowaniu w Radzie siedem państw członkowskich opowiedziało się za sprzeciwem, niemniej z powodu braku większości kwalifikowanej Rada ostatecznie nie zgłosiła sprzeciwu. Przyczyny przedstawione przez niektóre z tych siedmiu państw członkowskich niekoniecznie wiązały się ze specyfikacjami jako takimi, ale raczej z systemem eCall jako całością, szczególnie z finansowaniem związanym z przyszłym obowiązkowym wdrożeniem usługi lub kwestiami związanymi z systemem pokładowym stanowiącym element inicjatywy eCall.

Kwestionowanie zakresu przekazanych uprawnień

Zgodnie z art. 290 TFUE w dyrektywie w sprawie ITS przekazuje się Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego.

Dwa państwa członkowskie zgłosiły pisemne zastrzeżenia dotyczące ważności przekazania uprawnień do zobowiązania państw członkowskich do unowocześnienia istniejących usług, tak aby spełniały one wymogi specyfikacji przyjętych na podstawie dyrektywy w sprawie ITS. Państwa te twierdziły, że obowiązek taki stoi w sprzeczności z prawem każdego z państw członkowskich do podjęcia decyzji o wdrażaniu na jego terytorium, jak określono w art. 5 ust. 1 dyrektywy w sprawie ITS. W dniu 18 grudnia 2013 r. jedno państwo członkowskie zwróciło się do Sądu w sprawie dwóch rozporządzeń delegowanych: (UE) nr 885/2013 (usługi informacyjne

[39] TPEG: specyfikacje Grupy Ekspertów ds. Protokołu Transmisji określające metodę transmisji informacji na temat ruchu i podróży z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu; RDS: system danych radiowych; TMC: system TMC.

dotyczące parkingów dla samochodów ciężarowych) i (UE) nr 886/2013 (usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym). Państwo to wniosło o uchylenie tych dwóch rozporządzeń delegowanych, twierdząc, że wykraczają one poza zakres przekazania uprawnień na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, a zatem stanowią naruszenie art. 290 TFUE.

Niewystarczalność podejścia pionowego

W dyrektywie w sprawie ITS określa się sześć działań priorytetowych, dla których należy przyjąć specyfikacje. O ile pierwsze trzy przyjęte specyfikacje dotyczą stosunkowo odmiennych i odległych dziedzin, to jednak pozostałe działania priorytetowe obejmują wspólne kwestie, takie jak rodzaje danych, które należy określić, wspólne kwestie dotyczące dostępu do danych i ich dostępności oraz ochrony danych i odpowiedzialności. Podejście pionowe wynikające z przepisów dyrektywy w sprawie ITS można następnie uzupełnić, stosując bardziej horyzontalne podejścia w odniesieniu do niektórych z tych kwestii przekrojowych. Podejście takie można przyjąć w odniesieniu do usług obejmujących informacje o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu i informacje w czasie rzeczywistym o ruchu lub w odniesieniu do środków horyzontalnych dotyczących ochrony prywatności i danych.

Jak już wspomniano powyżej, w odniesieniu do niektórych z pozostałych działań (np. systemów współpracujących) konieczne może być przyjęcie bardziej kompleksowego podejścia w celu rozwiązania różnych kwestii (finansowania, standaryzacji, większej koordynacji wśród zainteresowanych stron, zarządzania powiązanego z wdrożeniem itp.), które wykraczają poza zakres zastosowania możliwych specyfikacji.

Data wygaśnięcia przekazanych uprawnień

Uprawnienie do przyjmowania aktów delegowanych powierzono Komisji do dnia 27 sierpnia 2017 r. Chociaż stanowiło ono i nadal stanowi skuteczny i elastyczny instrument do celów ukończenia procesu przyjmowania specyfikacji dotyczących wszystkich sześciu działań priorytetowych, to jednak konieczność przyjęcia specyfikacji dotyczących pozostałych działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS wymagałaby przedłużenia tego terminu.

3.3. Działania następcze w związku ze specyfikacjami

W odniesieniu do systemu eCall projekty pilotażowe HeERO[40] i europejska platforma wdrożenia eCall[41] stanowią ramy na potrzeby wymiany informacji na temat wdrożenia rozporządzenia delegowanego w sprawie eCall. W przypadku pozostałych przyjętych specyfikacji konieczna okazała się lepsza organizacja działań następczych w państwach członkowskich w związku z wdrożeniem specyfikacji w odniesieniu do usług informacyjnych związanych z bezpieczeństwem drogowym (c)) oraz informacji dotyczących miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych (e)).

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

W związku z tym Komisja zorganizowała w październiku 2013 r. i w styczniu 2014 r. spotkania z udziałem ekspertów z państw członkowskich. Komisja zamierza kontynuować i rozwijać rozpoczęty dialog, w szczególności za pośrednictwem specjalnej platformy na rzecz współpracy (wik-ITS) w celu zapewnienia wspólnej interpretacji specyfikacji oraz wymiany najlepszych praktyk, a także w celu podzielenia się najczęściej zadawanymi pytaniami.

Pomoc na rzecz wdrożenia specyfikacji będzie także udzielana poprzez finansowanie zapewniane w ramach instrumentu „Łącząc Europę" i programu „Horyzont 2020", a także poprzez istniejące inicjatywy/platformy zainteresowanych stron, takie jak europejska platforma na rzecz wdrożenia eCall, grupa robocza iMobility Forum ds. bezpiecznych aplikacji, wytyczne TISA dotyczące uwzględniania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w normach DATEX/TPEG/RDS, Europejska Platforma ITS (projekt finansowany w ramach zaproszenia do składania wniosków dotyczących TEN-T z 2012 r.) na rzecz węzła/krajowego punktu dostępu DATEX i jakości SRTI itp.[42].

Wspomniane działania następcze przyczynią się także do oceny konieczności ewentualnych wniosków dotyczących wdrożenia w najbliższej przyszłości.

4. WYKORZYSTANE I POTRZEBNE ZASOBY FINANSOWE

W związku z tym, że specyfikacje przyjęto stosunkowo niedawno, wykorzystane i potrzebne zasoby finansowe określono na podstawie oszacowania niezbędnego unowocześnienia istniejących usług oraz ich prawdopodobnego wdrożenia w państwach członkowskich.

Na projekty pilotażowe HeERO I i II dotyczące eCall, realizowane na etapie poprzedzającym wdrożenie, przeznaczono inwestycje o łącznej wartości 9,4 mln EUR i 4,3 mln EUR (z czego 4,7 mln EUR i 2,1 mln EUR stanowi finansowanie ze środków Unii Europejskiej) w ramach programu na rzecz konkurencyjności i innowacji (CIP), przy czym zakres projektów wykraczał poza samo wdrożenie specyfikacji. Dodatkowe finansowanie będzie konieczne do celów modernizacji infrastruktury punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach we wszystkich państwach członkowskich, jak oszacowano w załączniku XIV do oceny skutków eCall[43].

Jeżeli chodzi o działanie priorytetowe c), gromadzenie dodatkowych danych niezbędnych do świadczenia usługi zapewniania informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym wymaga początkowych nakładów inwestycyjnych (np. na czujniki, telewizję przemysłową, stacje pogodowe, raporty ze zgłoszeń pod numer 112 lub raporty użytkowników, dostawców prywatnych / dane z pojazdów w ruchu (ang. *floating car data*)), a następnie będzie generować koszty związane z konserwacją, eksploatacją i zastąpieniem. W zależności od różnych parametrów (np. długości wyposażonej sieci, gęstości rozmieszczenia i rodzaju sprzętu, metody i technologii gromadzenia danych, wcześniej istniejącego sprzętu i już zgromadzonych danych) koszty dodatkowego gromadzenia danych mogą się

42 TISA: Stowarzyszenie na rzecz usług informacyjnych dla podróżnych; SRTI: minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

znacznie różnić w poszczególnych państwach członkowskich i najniższe szacunki kosztów mogą być nawet dziesięciokrotnie niższe od najwyższych. Szacowany koszt funkcjonowania usługi informacyjnej wyniesie średnio 1,4 mln EUR rocznie na jedno państwo członkowskie, w którym aktualnie usługa nie jest w ogóle świadczona[44].

Jeżeli chodzi o działanie priorytetowe e), szacowany koszt wdrożenia wspólnych specyfikacji w całej UE (dostarczanie danych statystycznych, wdrożenie, zarządzanie bazami danych statystycznych oraz koszty przewoźników), jaki poniosą operatorzy parkingów dla samochodów ciężarowych oraz władze publiczne w całej UE, wyniesie 4 mln EUR rocznie. Usługa informacji dynamicznych najprawdopodobniej zostanie wdrożona w ograniczonej liczbie stref priorytetowych (z których każda obejmuje średnio 10 parkingów), przy czym szacuje się, że koszty na jedną strefę priorytetową wyniosą około 2 mln EUR w postaci początkowych nakładów inwestycyjnych oraz 0,2 mln EUR w postaci rocznych kosztów eksploatacji, konserwacji i amortyzacji dla jednej strefy priorytetowej[45].

Ostatnie zaproszenie do składania wniosków dotyczących TEN-T ogłoszone w grudniu 2013 r. stanowiło okazję do wsparcia projektów wchodzących w zakres stosowania dyrektywy w sprawie ITS. Na szczególną uwagę zasługują projekty dotyczące wdrożenia podstawowych usług ITS w ramach europejskich korytarzy oraz badania, w tym próby w warunkach naturalnych oraz przygotowania poprzedzające wdrożenie, np. w odniesieniu do systemów współpracujących i modernizacji punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach w ramach systemu eCall. Taką samą okazję będą stanowiły kolejne zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę", począwszy od 2014 r.

Działania w zakresie standaryzacji są wspierane z budżetu UE – do tej pory przeznaczono 165 000 EUR na system eCall oraz 1,338 mln EUR na systemy współpracujące w ramach zlecenia normalizacji M/453. Środki na przygotowanie i utrzymanie specyfikacji DATEX, szacowane na łączną kwotę 1,4 mln EUR, pochodziły z różnych źródeł finansowania (badanie, dotacja, projekty w ramach programów TEN-T).

Pozostałe pozycje dotyczące standaryzacji wymienione w planie kroczącym na rzecz standaryzacji ICT będą wymagały dodatkowych środków finansowych, których jeszcze nie oszacowano.

5. WNIOSEK

Jak dotąd dyrektywa w sprawie ITS stanowiła skuteczne narzędzie, które umożliwiło szybkie przyjęcie wspólnych specyfikacji dotyczących pierwszych trzech działań priorytetowych.

---

44 Więcej informacji na temat kosztów można znaleźć w dokumencie *Action C – Free Road Safety Traffic Information – Final Report* dostępnym pod adresem http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

45 Więcej informacji na temat kosztów można znaleźć w dokumencie *Priority Actions E and F – Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles – Final Report* http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Prace nad specyfikacjami dotyczącymi dwóch pozostałych działań priorytetowych (dostępne na terenie całej UE usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu oraz dostępne na terenie całej UE usługi w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu) zostaną przeprowadzone do końca obowiązywania programu roboczego w 2015 r. Jeżeli chodzi o usługi w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, żadne dalsze działania w najbliższej przyszłości nie są konieczne.

Uwzględniając pojawienie się nowych tendencji długoterminowych, o których jest mowa także w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS (np. pozyskiwanie danych dotyczących transportu z tłumu, częściowo zautomatyzowane prowadzenie pojazdów, wdrożenie systemów współpracujących), oraz możliwą konieczność określenia nowych priorytetów wykraczających poza sześć obecnie zdefiniowanych działań priorytetowych i cztery obszary priorytetowe, a także poza istotne elementy wymienione w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS, wydaje się, że w pierwszej kolejności konieczne jest nadanie priorytetowego znaczenia pozostałym działaniom, które należy przeprowadzić w ramach obecnego zakresu stosowania dyrektywy w sprawie ITS i planu działania na rzecz ITS. Następnie konieczne będzie rozważenie i rozpoczęcie przygotowań do prac nad ewentualną zmianą dyrektywy w sprawie ITS oraz uzupełniającego ją planu działania na rzecz ITS, uwzględniając stały rozwój techniki w zakresie ITS i bazując także na wnioskach zawartych w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym sprawozdania z postępów i przeglądu planu działania na rzecz ITS.