KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.10.2019 r.
COM(2019) 464 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(2019) 373 final}

Spis treści

1. Wprowadzenie ... 2
2. Analiza wdrożenia dyrektywy 2010/40/UE ... 2
2.1. Zaktualizowany program roboczy Komisji ... 2
2.2. Akty delegowane dotyczące specyfikacji ... 3
2.2.1. Metodyka ... 3
2.2.2. Opracowanie specyfikacji dotyczących działań priorytetowych ... 4
2.2.3. Pozostałe działania ... 5
2.3. Wnioski dotyczące wdrożenia ... 7
2.3.1. Interoperacyjna usługa eCall na terenie całej UE (działanie priorytetowe d)) ... 7
2.3.2. Pozostałe działania ... 7
2.4. Normy ... 8
2.5. Środki niewiążące ... 9
2.5.1. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich ... 9
2.5.2. Wytyczne dotyczące miejskich ITS ... 9
2.6. Przepisy dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji ... 10
2.7. Przepisy dotyczące odpowiedzialności ... 10
2.8. Sprawozdawczość państw członkowskich ... 10
2.8.1. Sprawozdanie w sprawie krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych ... 10
2.8.2. Główne wnioski – bieżące tendencje ... 11
2.9. Europejska Grupa Doradcza ds. ITS ... 13
3. Efektywność i adekwatność dyrektywy 2010/40/UE oraz przekazanie uprawnień ... 13
3.1. Efektywność i adekwatność ... 13
3.2. Wykonywanie przekazanych uprawnień ... 13
3.3. Działania następcze w związku ze specyfikacjami ... 14
4. Wykorzystane i potrzebne zasoby finansowe ... 15
5. Wniosek ... 17

1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie jest drugim sprawozdaniem z postępów we wdrażaniu dyrektywy 2010/40/UE[1] (dyrektywa w sprawie ITS) zawierającym analizę funkcjonowania i wdrażania dyrektywy od czasu pierwszego sprawozdania z postępów zgodnie z art. 17 ust. 4 dyrektywy. Pierwsze sprawozdanie zostało przyjęte przez Komisję w dniu 21 października 2014 r.[2] i towarzyszyły mu dwa dokumenty robocze służb Komisji dotyczące wdrażania planu działania na rzecz ITS oraz analiz sprawozdań państw członkowskich z lat 2011 i 2012[3].

Dyrektywa w sprawie ITS ustanawia ramy na potrzeby przyjmowania przez Komisję wspólnych specyfikacji unijnych dotyczących działań w czterech obszarach priorytetowych wymienionych w tej dyrektywie, począwszy od sześciu działań priorytetowych określonych w jej art. 3. Stan zaawansowania prac nad tymi sześcioma działaniami priorytetowymi opisano w pkt 2.2.2 niniejszego sprawozdania.

Uprawnienia do przyjmowania specyfikacji wraz z przepisami dotyczącymi kwestii technicznych, funkcjonalnych, organizacyjnych i usług powierzono Komisji do dnia 27 sierpnia 2017 r. Jak stwierdzono w pierwszym sprawozdaniu z postępów, przedłużenie tego terminu było konieczne w celu przyjęcia specyfikacji dla tych działań wymienionych w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS, które nie są działaniami priorytetowymi.

Przedłużenie nastąpiło na mocy decyzji (UE) 2017/2380 zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w odniesieniu do okresu przyjmowania aktów delegowanych[4]. Na mocy decyzji powierzono Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych na okres pięciu lat od dnia 27 sierpnia 2017 r., z możliwością automatycznego przedłużania na kolejne okresy pięciu lat. W decyzji wezwano również Komisję do aktualizowania programu roboczego dotyczącego działań podlegających art. 6 ust. 3 (tj. działań wykraczających poza działania priorytetowe wymienione w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS) do dnia 10 stycznia 2019 r. oraz przed każdym kolejnym przedłużeniem o pięć lat uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych.

Niniejszemu sprawozdaniu towarzyszy dokument roboczy służb Komisji dotyczący analizy sprawozdań państw członkowskich z postępów z lat 2014 i 2017 przedłożonych zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie ITS. Wyniki oceny ex post dyrektywy w sprawie ITS przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym oceny dyrektywy w sprawie ITS[5].

---

1 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).

2 COM(2014) 642 final.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

4 Dz.U. L 340 z 20.12.2018, s. 1.

5 SWD(2019)368 i SWD(2019)369.

2. ANALIZA WDROŻENIA DYREKTYWY 2010/40/UE

2.1. Zaktualizowany program roboczy Komisji

Pierwszy program roboczy określony w dyrektywie w sprawie ITS obejmował lata 2011–2015 i dotyczył głównie przygotowania specyfikacji związanych z wszystkimi sześcioma działaniami priorytetowymi. Chociaż po tym okresie nadal istniała potrzeba czynienia dalszych postępów w zakresie specyfikacji dotyczących tych działań priorytetowych, to konieczność uwzględnienia innych działań przewidzianych w dyrektywie wymagała aktualizacji programu roboczego, jak określono w decyzji (UE) 2017/2380.

W decyzji Komisji C(2018) 8264, przyjętej w dniu 11 grudnia 2018 r. i obejmującej lata 2018–2022, zaktualizowano program roboczy w odniesieniu do działań określonych w art. 6 ust. 3 dyrektywy w sprawie ITS, tj. działań w zakresie czterech obszarów priorytetowych przewidzianych w dyrektywie innych niż sześć działań priorytetowych. Przedstawiono w niej opis i orientacyjny harmonogram nowych działań, które Komisja planuje podjąć w celu wdrożenia tych działań.

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[6], Wspólnym porozumieniem pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie aktów delegowanych[7] oraz z poszanowaniem zasad określonych w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.[8], gdy porozumienie to zaczęło mieć zastosowanie.

Jak opisano w pierwszym sprawozdaniu z postępów, podstawą opracowania specyfikacji były liczne prace przygotowawcze (badania, warsztaty itp.), analizy (analiza kosztów i korzyści, analiza luk, analiza wymogów i podejść) oraz konsultacje (konsultacje publiczne, konsultacje z ekspertami wyznaczonymi przez państwa członkowskie[9] i Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, informacje i zaproszenia ekspertów Rady i Parlamentu).

Jak podkreślano w pierwszym sprawozdaniu, w celu rozwiązania różnych kwestii (finansowania, standaryzacji, większej koordynacji wśród zainteresowanych stron, zarządzania powiązanego z wdrożeniem itp.), które wykraczają poza zakres zastosowania samych specyfikacji, konieczne było przyjęcie bardziej kompleksowego podejścia, w szczególności w odniesieniu do współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS). W związku z tym w listopadzie 2014 r. utworzono platformę dla zainteresowanych stron[10] (platforma C-ITS) jako grupę ekspertów Komisji, która zrzesza publiczne i prywatne zainteresowane strony

---

6 Dz.U. L 304 z 20.11.2010, s. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

8 Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

9 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=PL

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

oraz reprezentuje wszystkie kluczowe zainteresowane strony w łańcuchu wartości, w tym organy publiczne, producentów pojazdów, dostawców, dostawców usług, przedsiębiorstwa telekomunikacyjne itp. Platforma zgromadziła wszystkie zainteresowane strony, aby przyczynić się do wypracowania wspólnej wizji interoperacyjnego wdrażania C-ITS w UE i wspierać rozwój unijnych specyfikacji.

2.2.2. Opracowanie specyfikacji dotyczących działań priorytetowych

W pełni odniesiono się do wszystkich sześciu działań priorytetowych w zakresie opracowywania i stosowania specyfikacji i norm określonych w art. 3 dyrektywy w sprawie ITS oraz w załączniku I do tej dyrektywy. Jak zauważono w pierwszym sprawozdaniu z postępów, przyjęcie pierwszych trzech specyfikacji przebiegło dosyć sprawnie ze względu na ich stosunkowo wąski zakres. Opracowanie odpowiednich specyfikacji dotyczących działań priorytetowych w zakresie usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu i usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych było wyzwaniem ze względu na bardzo szeroki zakres tych specyfikacji określony w załączniku I do dyrektywy w sprawie ITS oraz ze względu na potrzebę wypracowania z ekspertami wspólnego podejścia do zakresu specyfikacji.

Specyfikacje przyjęto w następującej kolejności[11]:

Działanie priorytetowe d): w dniu 26 listopada 2012 r., tj. przed orientacyjną datą docelową wyznaczoną na 27 lutego 2013 r., Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013 w sprawie zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall”[12] (zob. pierwsze sprawozdanie z postępów).

Działanie priorytetowe c): w dniu 15 maja 2013 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 886/2013 uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym[13] (zob. pierwsze sprawozdanie z postępów).

Działanie priorytetowe e): w dniu 15 maja 2013 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 885/2013 uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych[14] (zob. pierwsze sprawozdanie z postępów).

Działanie priorytetowe f): Komisja przeprowadziła szereg konsultacji z ekspertami z państw członkowskich oraz kluczowymi zainteresowanymi stronami w sprawie zapewniania usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych. Na tej podstawie stwierdzono, że nie ma potrzeby wprowadzania specyfikacji i norm dotyczących rezerwacji miejsc parkingowych (zob. pierwsze sprawozdanie z postępów). Obecnie nic nie wskazuje na to, aby sytuacja ta uległa znaczącej zmianie.

---

11 Litery dodawane poniżej oznaczają poszczególne punkty w art. 3 dyrektywy w sprawie ITS.

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

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

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

Działanie priorytetowe b): w dniu 18 grudnia 2014 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2015/962 uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu[15]. Celem specyfikacji jest poprawa dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o drogach i ruchu przez organy administracji drogowej i zarządców dróg na potrzeby świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Jak wynika z tego wyliczenia, regulowane elementy w większym stopniu wiążą się z przygotowaniem zaplecza dla realizacji usług niż z samymi usługami.

Działanie priorytetowe a): w dniu 31 maja 2017 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych[16]. Przygotowując specyfikacje, uruchomiono szereg inicjatyw (pierwszą edycję konkursu na rzecz inteligentnej mobilności, badania, warsztaty i konsultacje publiczne[17]). Komisja rozpoczęła również dyskusję na temat możliwej inicjatywy w sprawie dostępu do danych dotyczących transportu multimodalnego, aby sprostać wyzwaniu, jakim jest zapewnienie dostępności danych dotyczących transportu z uwzględnieniem wszystkich rodzajów transportu i usług z zakresu mobilności. Na pierwszym etapie tych dyskusji 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", a pierwszym krokiem było przyjęcie specyfikacji w ramach dyrektywy w sprawie ITS. Przyjęte specyfikacje dotyczą zarówno warunków podstawowych, takich jak dostępność danych, jak i usług oraz przepisów dotyczących łączenia usług informacyjnych dotyczących podróży.

2.2.3. Pozostałe działania

Zgodnie z 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.

Niedawno zakończono prace nad **C-ITS**. Prace te początkowo opierały się na projektach badawczych i licznych konsultacjach z zainteresowanymi stronami, w tym z Europejskim Komitetem ds. ITS i Europejską Grupą Doradczą ds. ITS. Kontynuowano je na platformie C-ITS, aby przyczynić się do wypracowania wspólnej wizji wszystkich podmiotów łańcucha wartości. Obie fazy (listopad 2014 r. – styczeń 2016 r. i lipiec 2016 r. – wrzesień 2017 r.) funkcjonowania platformy C-ITS[18] były poświęcone głównym aspektom ram technicznych i prawnych niezbędnych do wprowadzenia C-ITS oraz zapewniły cenny wkład zainteresowanych stron w prace nad specyfikacjami z udziałem ekspertów z państw członkowskich. Jednocześnie państwa członkowskie i branża rozpoczęły realizację ważnych inicjatyw (platforma i projekty C-Roads na etapie poprzedzającym wdrożenie[19],

---

15 Dz.U. L 157 z 3.6.2015, s. 21.

16 Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1.

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

18 Sprawozdania z obydwu faz są dostępne pod adresem: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

19 https://www.c-roads.eu

konsorcjum na rzecz komunikacji CAR 2 CAR), które przyczyniły się do opracowania wspólnych specyfikacji europejskich dotyczących komunikacji pojazd-pojazd i pojazd-infrastruktura.

Po 14 spotkaniach z ekspertami z państw członkowskich i wzmożonych konsultacjach z zainteresowanymi stronami z sektora publicznego i prywatnego w dniu 13 marca 2019 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane w sprawie wspólnych specyfikacji unijnych dotyczących C-ITS[20]. W lipcu 2019 r. Rada odrzuciła jednak ten akt delegowany.

Kolejny obszar, w którym należy przyjąć specyfikacje, związany jest z otwartym dostępem do usług ITS (otwarta platforma pokładowa) poprzez **dostęp do danych i zasobów pokładowych**. Obszar ten był przedmiotem szeregu badań przygotowawczych[21] i intensywnych debat między zainteresowanymi stronami w trakcie pierwszej fazie funkcjonowania platformy C-ITS[22]. W komunikacie [COM(2018) 283 final][23] „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości", opublikowanym w dniu 17 maja 2018 r., Komisja ogłosiła, że rozważy potrzebę stworzenia specyfikacji dostępu do (osobowych lub nieosobowych) danych z pojazdów na potrzeby organów publicznych, w szczególności na potrzeby zarządzania ruchem, na podstawie dyrektywy w sprawie ITS[24]. W pracach tych należy również wykorzystać wkład ze strony nowej grupy ekspertów Komisji ds. udostępniania danych na linii biznes-rząd[25].

Potwierdzono to w zaktualizowanym programie roboczym określonym w dyrektywie w sprawie ITS, przyjętym w dniu 11 grudnia 2018 r., w którym wyszczególniono również dodatkowe działania na lata 2018–2022. Mogą one prowadzić do przyjęcia nowych aktów delegowanych na podstawie dyrektywy w sprawie ITS, które obejmą:

- możliwe rozszerzenie geograficzne istniejących specyfikacji dotyczących ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, w tym możliwe dodatkowe rodzaje danych (np. ograniczenia dostępu do ruchu miejskiego, punkty ładowania / punkty tankowania paliw);
- możliwe rozszerzenie usługi eCall na inne kategorie pojazdów (takie jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe oraz ciągniki rolnicze);
- interoperacyjne multimodalne systemy płatności / sprzedaży biletów; oraz
- ciągłość usług związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi.

---

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

21 W szczególności https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, maj 2017 r.

22 Zob. sprawozdanie platformy C-ITS, §8 dotyczący grupy roboczej nr 6: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283

24 W komunikacie Komisja zapowiedziała również zalecenie w sprawie ram zarządzania danymi umożliwiających udostępnianie danych, a także rozważenie kolejnych wariantów ram udostępniania danych dotyczących pojazdów, aby zapewnić uczciwą konkurencję w zakresie świadczenia usług.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing

Jak podano w zaktualizowanym programie roboczym, działania te rozpoczną się od przygotowania zestawień z ekspertami z państw członkowskich, aby dokładniej wyjaśnić zakres działań.

2.3. Wnioski dotyczące wdrożenia

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

Obowiązują już ramy prawne wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE.

W decyzji nr 585/2014/UE[26], przyjętej w dniu 3 czerwca 2014 r., przewidziano obowiązek wdrożenia – do dnia 1 października 2017 r. – infrastruktury publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) niezbędnej do odbierania i obsługi zgłoszeń eCall kierowanych na numer 112 w UE, zgodnie ze specyfikacjami ustanowionymi w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 305/2013. Według najnowszych informacji otrzymanych od państw członkowskich wdrożenie to zostało zakończone, z jednym wyjątkiem (brak wdrożenia w małym regionie).

W rozporządzeniu (UE) 2015/758[27] ustanowiono ogólne wymagania dotyczące homologacji typu WE pojazdów w odniesieniu do systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112 oraz homologacji typu systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, ich części i oddzielnych zespołów technicznych. Przewidziano w nim obowiązek instalowania pokładowego systemu eCall bazującego na numerze 112 we wszystkich nowych modelach pojazdów kategorii M1 (samochody osobowe) oraz N1 (lekkie pojazdy użytkowe) od dnia 31 marca 2018 r. Uznano w nim również prawo właściciela pojazdu do stosowania, oprócz systemu pokładowego eCall opartego na numerze 112, także systemu pokładowego TPS eCall oferującego podobne usługi. W kontekście sprawozdania oceniającego, które ma zostać złożone do dnia 31 marca 2021 r., Komisja ma obowiązek zbadać, czy zakres tego rozporządzenia powinien zostać rozszerzony na inne kategorie pojazdów, takie jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe oraz ciągniki rolnicze. Rozporządzenie to zostało uzupełnione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/78[28] oraz rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/79[29], w których doprecyzowano przepisy administracyjne i wymogi techniczne.

2.3.2. Pozostałe działania

Jak wynika z analizy sprawozdań państw członkowskich, większość państw członkowskich wykazała dużą aktywność we wdrażaniu pierwszych przyjętych specyfikacji [działania priorytetowe c), e) i b)], w szczególności dzięki wsparciu finansowemu UE udzielonemu w ramach zaproszeń dotyczących transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) i instrumentu „Łącząc Europę”.

Jeśli chodzi o specyfikacje dotyczące działań priorytetowych, o których mowa w art. 3 lit. b) i c) dyrektywy w sprawie ITS[30], 17 państw członkowskich oraz

---

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

[27] Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77.

[28] Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 26.

[29] Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44.

[30] Specyfikacje odnoszące się do poszczególnych liter art. 3 dyrektywy w dalszej części tekstu będą określane w skrócie jako „specyfikacje a)”, „specyfikacje b)” itd.

Norwegia poinformowały o utworzeniu krajowego punktu dostępu, natomiast 5 innych państw członkowskich podejmuje działania, aby zrobić to w najbliższym czasie. Wdrożenie krajowych punktów dostępu dotyczących specyfikacji e) jest bardziej ograniczone (13 państw członkowskich ustanowiło krajowy punkt dostępu lub przyczyniło się do utworzenia europejskiego punktu dostępu), ponieważ kilka państw członkowskich uważa, że specyfikacje nie mają zastosowania na ich terytorium ze względu na brak usług informacyjnych dotyczących bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych. Zważywszy na te pozytywne zmiany, dalsze wspieranie obecnych starań państw członkowskich w ten sposób wydaje się właściwe, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że specyfikacje dotyczą przede wszystkim czynników umożliwiających świadczenie usług, tj. dostępności danych, w większym stopniu niż samych usług. Podobne uzasadnienie można zastosować do specyfikacji a), które są jeszcze w początkowej fazie wdrażania.

Oprócz kwestii dostępu do danych pojawia się jednak kwestia dostępności danych (tj. samego istnienia informacji w postaci cyfrowej), w szczególności w przypadku bardzo ważnych rodzajów danych odpowiadających przepisom w zakresie korzystania z infrastruktury, takim jak przepisy ruchu drogowego, które mają zasadnicze znaczenie dla takich usług jak inteligentne dostosowanie prędkości lub jazda zautomatyzowana dla całej sieci transportu drogowego. Należy badać tę kwestię, aby ocenić potrzebę dalszych działań.

2.4. Normy

Podjęto szereg działań normalizacyjnych w odniesieniu do obszarów priorytetowych określonych w dyrektywie w sprawie ITS.

Przyjęto normy dotyczące systemu eCall, o których mowa w rozporządzeniu delegowanym (UE) nr 305/2013. W 2015 r. zakończono niewielki przegląd tych norm, którego celem było uwzględnienie wyniku projektów pilotażowych HeERO[31]. Zakończono również prace nad normą CEN/TS 16454 w sprawie kompleksowego badania zgodności eCall, którą opublikowano w 2015 r.

CEN lub ETSI uruchomiły kilka nowych elementów roboczych usługi eCall, objętych wsparciem UE, które zatwierdzono jako nowe normy lub specyfikacje techniczne, w szczególności usługę eCall za pośrednictwem stacji ITS, kilka specyfikacji technicznych rozszerzających zakres usługi eCall na inne kategorie pojazdów (samochody ciężarowe i inne pojazdy użytkowe, autokary i autobusy, pojazdy rolnicze/leśne, dwukołowe pojazdy silnikowe) oraz protokoły dla aplikacji wysokiego poziomu eCall (HLAP) wykorzystujące sieci z komutacją pakietów IMS.

Nie uwzględniono jeszcze innych potrzeb, takich jak wymagania fizyczne i operacyjne dla urządzeń pokładowych na rynku posprzedażowym oraz wytyczne dotyczące certyfikacji systemów eCall (na rynku posprzedażowym).

W ramach zlecenia normalizacji M/453 normy mające znaczenie dla współpracujących ITS zostały zapewnione przez CEN (TC 278 WG16), Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych ETSI (TC ITS) oraz inne organizacje normalizacyjne. Prace w zakresie standaryzacji ITS opierają się również na współpracy między UE, USA i innymi partnerami działającymi na rzecz globalnej

[31] www.heero-pilot.eu

harmonizacji norm ITS. Prowadzona współpraca przyspiesza definiowanie norm i prowadzi do szybszego wdrożenia ITS.

Opracowano i opublikowano również normę DATEX II dotyczącą wymiany informacji związanych z ITS (w czasie rzeczywistym), a w 2018 r. zakończono prace nad specyfikacją techniczną CEN (CEN/TS 17268) dotyczącą wymiany (statycznych) danych przestrzennych ITS, zgodnie z założeniami projektu TN-ITS[32]. Działania te mają podstawowe znaczenie dla lepszej wymiany danych ITS dotyczących transportu drogowego oraz danych niezbędnych do map cyfrowych.

W lutym 2016 r. Komisja udzieliła zlecenia normalizacji M/546, zwracając się do europejskich organizacji normalizacyjnych o opracowanie nowych norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych celem wsparcia wdrażania art. 8 dyrektywy w sprawie ITS w zakresie informacji multimodalnych, zarządzania ruchem i logistyki miejskiej w obszarze miejskich ITS. Oczekuje się, że proces ten zostanie zakończony w 2021 r.

Zidentyfikowano dodatkowe potrzeby w zakresie standaryzacji wchodzące w zakres stosowania dyrektywy w sprawie ITS, które uwzględniono w corocznych aktualizacjach opracowanego przez Komisję planu kroczącego na rzecz standaryzacji ICT[33], mając na uwadze możliwe przyszłe zlecenia normalizacji. Obejmują one architekturę otwartej platformy pokładowej, bezpieczne zintegrowanie i stosowanie urządzeń nomadycznych, a także analizę luk w odniesieniu do szerokiego zakresu usług na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności (CCAM).

2.5. Środki niewiążące

2.5.1. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich

Uwzględniając zgromadzone doświadczenie oraz w świetle analizy pierwszych sprawozdań państw członkowskich z postępów w zakresie ITS (2014 r.), we współpracy z ekspertami z państw członkowskich opracowano i zaproponowano państwom członkowskim wspólną strukturę sprawozdawczości oraz wykaz kluczowych wskaźników efektywności do wykorzystania w krajowych sprawozdaniach z postępów w 2017 r. na zasadzie dobrowolności. Stanowią one uzupełnienie wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich na podstawie dyrektywy w sprawie ITS[34] przyjętych dnia 13 lipca 2011 r. Szczegółowe informacje na temat wykorzystania tej struktury oraz kluczowych wskaźników efektywności można znaleźć w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym analizy sprawozdań państw członkowskich z postępów z lat 2014 i 2017.

2.5.2. Wytyczne dotyczące miejskich ITS

Jak stwierdzono w pierwszym sprawozdaniu z postępów, wytyczne dotyczące miejskich ITS opracowane w ramach planu działania na rzecz ITS zawierają informacje na potrzeby dokumentu roboczego służb Komisji w sprawie organizacji inteligentnych systemów transportowych dla miast unijnych[35]. Dokument ten

---

32 https://tn-its.eu/

33 http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

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

35 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

wchodził w skład unijnego pakietu na rzecz mobilności w miastach przyjętego dnia 17 grudnia 2013 r.[36] Komisja przeprowadzi ocenę tego pakietu w 2019 r.

2.6. Przepisy dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji

Jak stwierdzono w sprawozdaniu z 2014 r., przyjęte specyfikacje zawierają, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące prywatności, ochrony danych oraz ochrony i ponownego wykorzystania informacji, wraz z wyjaśnieniem, że przepisy dotyczące prywatności i ochrony danych muszą być przestrzegane. Europejski Inspektor Ochrony Danych był także systematycznie zapraszany na spotkania z ekspertami, a jego opinie były należycie uwzględniane.

Ochrona danych osobowych była istotną kwestią, którą brano pod uwagę przy opracowywaniu specyfikacji dotyczących C-ITS, ponieważ szereg usług z zakresu C-ITS opiera się na przekazywaniu danych osobowych. Wyjaśniono, że w przypadku C-ITS specyfikacje nie mogą stanowić podstawy prawnej zgodnego z prawem przetwarzania danych. Niemniej w specyfikacjach dotyczących C-ITS określono wymogi w zakresie pseudonimizacji komunikatów, a w motywach przedstawiono względy stanowiące wsparcie dla ochrony danych osobowych.

Kolejnym istotnym aspektem specyfikacji dotyczących C-ITS jest bezpieczeństwo komunikacji. W przypadku wielu usług C-ITS konieczne jest zapewnienie autentyczności i integralności komunikatów C-ITS zawierających informacje np. o położeniu, prędkości i kierunku jazdy. W związku z tym za pomocą tych specyfikacji ustanowiono jeden wspólny europejski model zaufania C-ITS dla wszystkich stacji C-ITS, niezależnie od zastosowanych technologii komunikacyjnych.

2.7. Przepisy dotyczące odpowiedzialności

Jak stwierdzono w sprawozdaniu z 2014 r., specyfikacje zawierają odpowiednie przepisy dotyczące odpowiedzialności zgodnie z art. 11 dyrektywy w sprawie ITS.

Ponieważ odpowiedzialność jest istotnym elementem również w przypadku C-ITS, przy opracowywaniu specyfikacji należytą uwagę poświęcono przepisom odniesienia dotyczącym wspólnotowego prawodawstwa harmonizacyjnego odnoszącego się do produktów, które to przepisy określono w załączniku I do decyzji nr 768/2008/WE[37]. Przepisy te nie są ściśle związane z odpowiedzialnością, ale szczegółowo określono w nich zobowiązania i obowiązki producentów stacji C-ITS.

2.8. Sprawozdawczość państw członkowskich

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

Zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie ITS państwa członkowskie były zobowiązane do przekazania Komisji do dnia 27 sierpnia 2014 r. oraz do dnia 27 sierpnia 2017 r. sprawozdań w sprawie ich krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych wymienionych w art. 2 dyrektywy w sprawie ITS.

---

[36] https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_pl.htm

[37] Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu.

Analiza tych sprawozdań z lat 2014 i 2017 znajduje się w dokumencie roboczym służb Komisji „Analiza sprawozdań państw członkowskich”, który towarzyszy niniejszemu sprawozdaniu.

2.8.2. Główne wnioski – bieżące tendencje

Większość państw członkowskich prowadzi aktywnie działania w obszarze priorytetowym I (Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży), w tym realizuje finansowane przez UE projekty z udziałem wielu państw członkowskich (np. Crocodile 2). Wiele krajów zgłosiło również, że rozwija krajowe systemy planowania podróży i usprawnia krajową infrastrukturę do gromadzenia danych oraz znaki o zmiennej treści. Początkowo jednak sektor prywatny wykazywał ograniczoną chęć współpracy w zakresie dostępu do danych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego[38] (specyfikacje c)).

Państwa członkowskie rozwinęły również szeroki zakres działań w obszarze priorytetowym II (Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi). Obejmują one usprawnienie krajowych systemów zarządzania ruchem oraz kontynuację transgranicznego wdrażania usług zarządzania ruchem, skuteczniejsze połączenie transportu drogowego i kolejowego, opracowanie systemu inteligentnych/elektronicznych biletów intermodalnych na potrzeby transportu publicznego lub opracowanie innowacyjnych narzędzi i systemów internetowych do przekazywania informacji na potrzeby transportu drogowego towarów oraz zarządzania nim. Niemal wszystkie państwa członkowskie uczestniczyły w co najmniej jednym projekcie finansowanym przez UE w tym obszarze, np. NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 lub Arc Atlantique 2.

Poza wdrażaniem infrastruktury eCall oraz specyfikacji e) dotyczących usług informacyjnych w zakresie bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych, które objęto również wsparciem za pomocą projektów finansowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, w obszarze priorytetowym III (Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego) odnotowano mniej działań. Kilka finansowanych przez UE istotnych projektów dotyczących ITS na dużą skalę wzdłuż korytarzy przewidzianych w instrumencie „Łącząc Europę” (takich jak Ursa Major 2 czy NEXT-ITS 2) odnosi się jednak, przynajmniej częściowo, do obszaru priorytetowego III, ponieważ ich celem jest w szczególności poprawa bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego i towarowego. Należy również zauważyć, że wiele projektów dotyczących C-ITS zgłoszonych w obszarze priorytetowym IV skoncentrowanych jest na kwestii bezpieczeństwa.

W obszarze priorytetowym IV zgłoszono wiele nowych działań, które skupiają się na C-ITS, dzięki czemu sytuacja w tym obszarze jest bardziej zbliżona do pozostałych obszarów priorytetowych w wielu państwach członkowskich. Projekty współfinansowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, takie jak platforma C-Roads (oraz powiązane projekty krajowe dotyczące C-Roads), InterCor

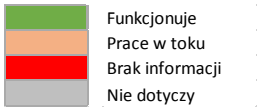
[38] Jeżeli chodzi o dane generowane przez pojazdy, kilka państw członkowskich uruchomiło w 2017 r. grupę zadaniową ds. danych skupiającą szereg publicznych i prywatnych zainteresowanych stron. Dnia 3 czerwca 2019 r. podpisano protokół ustaleń w celu przeprowadzenia weryfikacji poprawności projektu, by udostępniać generowane przez pojazdy dane o ruchu związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/

i NordicWay, zbliżyły wiele państw członkowskich i pomogły w budowaniu transgranicznej interoperacyjności oraz opracowywaniu transgranicznych norm.

Jak już podkreślono w sprawozdaniu z 2014 r., unijne specyfikacje przyjęte na podstawie dyrektywy w sprawie ITS stanowią filar interoperacyjności i ciągłości świadczenia usług.

Wiele państw członkowskich uruchomiło także krajowe punkty dostępu związane z poszczególnymi specyfikacjami określonymi w dyrektywie w sprawie ITS. W poniższej tabeli przedstawiono poziom wdrożenia krajowych punktów dostępu w momencie przygotowywania niniejszego sprawozdania. Kolor czerwony oznacza brak informacji lub brak wdrożenia krajowych punktów dostępu w kilku państwach członkowskich. Aktualny i szczegółowy wykaz krajowych punktów dostępu jest również dostępny na stronie internetowej Komisji[39].

Krajowe punkty dostępu – znaczenie kolorów



Nazwa państwa	Krajowy punkt dostępu MMTIS Rozporządzenie delegowane 1926/2017 (działanie „a”)	Krajowy punkt dostępu RTTI Rozporządzenie delegowane 962/2015 (działanie „b”)	Krajowy punkt dostępu SRTI Rozporządzenie delegowane nr 886/2013 (działanie „c”)	Krajowy punkt dostępu SSTP Rozporządzenie delegowane nr 885/2013 (działanie „e”)	Unijny punkt dostępu SSTP Rozporządzenie delegowane nr 885/2013 (dane statyczne – działanie „e”)
Austria					
Belgia					
Bułgaria					
Chorwacja					
Cypr					
Republika Czeska					
Dania					
Estonia					
Finlandia					
Francja					
Niemcy					
Grecja					
Węgry					
Irlandia					
Włochy					
Łotwa					
Litwa					
Luksemburg					
Malta					
Niderlandy					
Norwegia					
Polska					
Portugalia					
Rumunia					
Słowacja					
Słowenia					
Hiszpania					
Szwecja					
Zjednoczone Królestwo					

39 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Wiele państw członkowskich współpracowało również nad opracowaniem wspólnych narzędzi związanych z dostępnością danych i świadczeniem usług (np. profile DATEX II, specyfikacje TN-ITS, katalog metadanych, ramy jakości, wzory deklaracji własnej itd.) za pośrednictwem współfinansowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę" projektów / działań wspierających program lub na zasadzie dobrowolności. Współpracę tę należy promować i rozszerzać, aby wspierać harmonizację cyfrowej infrastruktury ITS, której podstawę stanowią wszystkie krajowe punkty dostępu.

Zgłoszono nowe rodzaje działań, takie jak wykorzystanie dronów do monitorowania ruchu; wiele państw członkowskich zgłosiło także działania związane z pojazdami autonomicznymi / jazdą autonomiczną. Te pojawiające się nowe zagadnienia dotyczące ITS zasługują na ciągłą uwagę, zwłaszcza w świetle możliwej zmiany dyrektywy w sprawie ITS.

2.9. Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

Jak poinformowano już w sprawozdaniu z 2014 r., 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 tej grupy przyczyniły się do opracowania ostatecznych wersji specyfikacji. W okresie od marca 2012 r. do września 2018 r. zorganizowano dziesięć spotkań, w tym spotkania „Przyjaciół ITS", co umożliwiło bardziej zintegrowaną dyskusję między Komisją, państwami członkowskimi, przedstawicielami przemysłu i innymi zainteresowanymi stronami.

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

3.1. Efektywność i adekwatność

Kompleksową ocenę skuteczności, efektywności, przydatności, spójności i unijnej wartości dodanej dyrektywy 2010/40/UE można znaleźć w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym oceny dyrektywy w sprawie ITS, towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

3.2. Wykonywanie przekazanych uprawnień

Zatwierdzenie na szczeblu politycznym

W sprawozdaniu z 2014 r. podkreślano różnicę między opiniami wyrażonymi przez krajowych ekspertów podczas prac prowadzonych nad specyfikacjami dotyczącymi eCall a stanowiskami państw członkowskich podczas kontroli politycznej przez Radę. Przyjęte następnie specyfikacje dotyczące działań priorytetowych przebiegły sprawniej z tego punktu widzenia, przy ogólnej zgodzie na poziomie Rady i Parlamentu. Mogło to ułatwić przedłużenie o pięć lat uprawnień przyznanych Komisji w zakresie przyjmowania aktów delegowanych oraz dialog z państwami członkowskimi na temat opracowania zaktualizowanego programu roboczego. Z kolei w lipcu 2019 r. Rada odrzuciła rozporządzenie delegowane uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego wykorzystania

C-ITS, przyjęte przez Komisję dnia 13 marca 2019 r. po intensywnej i owocnej współpracy z ekspertami z państw członkowskich.

Kwestionowanie zakresu przekazanych uprawnień

W dniu 18 grudnia 2013 r. jedno państwo członkowskie zwróciło się do Sądu Unii Europejskiej w sprawie dwóch rozporządzeń delegowanych: (UE) nr 885/2013 (usługi informacyjne dotyczące parkingów dla samochodów ciężarowych) i (UE) nr 886/2013 (usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym). Domagało się ono unieważnienia dwóch rozporządzeń delegowanych, argumentując, że wykraczają one poza zakres przekazania uprawnień wynikającego z dyrektywy 2010/40/UE, a zatem naruszają art. 290 TFUE, ponieważ w aktach delegowanych wprowadzono obowiązki, które muszą spełnić wszystkie państwa członkowskie, wbrew celowi dyrektywy w sprawie ITS.

Sąd oddalił tę sprawę w październiku 2015 r.[40], argumentując, że Komisja nie przekroczyła swoich uprawnień, przyjmując akty delegowane. Sąd potwierdził również stanowisko Komisji w odniesieniu do utworzenia organu kontroli właściwego do oceny zgodności za pośrednictwem jednego z aktów delegowanych.

Państwo członkowskie złożyło odwołanie od tego wyroku, twierdząc zasadniczo, że:

1. Sąd błędnie orzekł, iż sporne rozporządzenia nie zobowiązują państw członkowskich do wdrożenia aplikacji i usług ITS na ich terytorium;
2. Sąd nieprawidłowo zinterpretował przekazanie uprawnień zawarte w art. 7 dyrektywy 2010/40/UE jako umożliwiające Komisji zobowiązanie państw członkowskich do utworzenia organu kontroli; oraz
3. Sąd niesłusznie uznał, że organ kontroli nie stanowi istotnego elementu danej dziedziny oraz że nie może go dotyczyć przekazanie uprawnień.

Dnia 26 lipca 2017 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej oddalił odwołanie jako bezzasadne[41], potwierdzając tym samym wyrok Sądu i stanowisko Komisji.

Trybunał uznał zatem, że utworzenie organu kontroli nie stanowi „istotnego elementu" danej dziedziny, w związku z czym nie może go dotyczyć przekazanie uprawnień.

3.3. Działania następcze w związku ze specyfikacjami

Jak wspomniano już w sprawozdaniu z 2014 r., pomocy we wdrażaniu specyfikacji udzielono za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę" (projekty takie jak I_HeERO, Crocodile 2 lub C-Roads oraz działania wspierające program takie jak TN-ITS GO[42], DATEX II, MMTIS[43]) oraz finansowania w ramach programu

[40] Wyrok Sądu z dnia 8 października 2015 r. w sprawach T-659/13 i T-660/13, Republika Czeska przeciwko Komisji Europejskiej, EU:T:2015:771.

[41] Wyrok Trybunału z dnia 26 lipca 2017 r. w sprawie C-696/15 Republika Czeska przeciwko Komisji Europejskiej, ECLI:EU:C:2017:595.

[42] https://tn-its.eu/tn-its-go

[43] Usługi w zakresie informacji o podróżach multimodalnych – dotacje przyznano 17 państwom członkowskim.

„Horyzont 2020”, a także za pomocą szeregu inicjatyw i platform zainteresowanych stron (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS itp.).

Aby ustrukturyzować wdrażanie specyfikacji w państwach członkowskich, Komisja zorganizowała również w ramach działań następczych kilka spotkań z ekspertami[47] oraz warsztaty w celu omówienia kwestii dotyczących wdrażania wszystkich specyfikacji a), b), c), d) oraz e), zwłaszcza kwestii związanych z utworzeniem krajowych punktów dostępu.

Jak wspomniano w pkt 2.8.2, wiele państw członkowskich współpracowało – na zasadzie dobrowolności lub w ramach projektów współfinansowanych przez UE – nad poszczególnymi narzędziami niezbędnymi do wdrożenia specyfikacji, zwłaszcza w odniesieniu do wymagań dotyczących jakości, metadanych, profilowania norm itd.

Działania te były niezbędne w celu uzupełnienia specyfikacji o elementy operacyjne i niekiedy inicjowało je kilka państw członkowskich przy braku jakichkolwiek sformalizowanych ram. Lepsza koordynacja działań, tj. zaangażowanie wszystkich państw członkowskich i objęcie działaniami wszystkich specyfikacji, z pewnością wpłynęłaby korzystnie na maksymalne wykorzystanie tych wszystkich prac na rzecz zharmonizowanej cyfrowej infrastruktury ITS.

4. WYKORZYSTANE I POTRZEBNE ZASOBY FINANSOWE

W porównaniu ze sprawozdaniem z 2014 r. dostępnych jest więcej informacji na temat wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych, gdyż uwzględniono wszystkie działanie priorytetowe i osiągnięto znaczne postępy, jeżeli chodzi o wdrażanie usług i infrastruktury krajowych punktów dostępu. Należy zauważyć, że koszty związane z wdrażaniem specyfikacji są bardzo często trudne do oddzielenia od ogólnych kosztów wdrażania i obsługi usług ITS oraz kosztów samej fizycznej infrastruktury ITS, które mogą okazać się znacznie wyższe.

Koszty związane z wdrażaniem dyrektywy w sprawie ITS opisano bardzo szczegółowo w „Badaniu pomocniczym dotyczącym oceny ex post dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ITS” (Ricardo-TEPR, lipiec 2018 r.) i omówiono szerzej w towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym oceny dyrektywy w sprawie ITS.

Poza kosztami transpozycji ponoszonymi przez państwa członkowskie oraz kosztami dla Komisji i państw członkowskich wynikającymi z posiedzeń Europejskiego Komitetu ds. ITS (25 posiedzeń do końca 2018 r.), Europejskiej Grupy Doradczej (10 posiedzeń), grup ekspertów z państw członkowskich (58 posiedzeń w celu opracowania specyfikacji lub posiedzeń monitorujących) oraz posiedzeń w ramach platformy C-ITS (8 posiedzeń plenarnych i około 160 posiedzeń grupy roboczej) koszty związane z wdrażaniem dyrektywy można podsumować następująco:

---

44 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481&Lang=PL

45 http://tisa.org/

46 https://eip.its-platform.eu/

47 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=PL

- **Tworzenie i obsługa krajowych punktów dostępu**: przy wkładzie państw członkowskich wynoszącym 30 % średni koszt utworzenia krajowych punktów dostępu wynosi od 249 000 EUR w przypadku specyfikacji b) do 352 000 EUR w przypadku specyfikacji c). Średni roczny koszt obsługi wynosi od 29 000 EUR w przypadku specyfikacji c) do 46 000 EUR w przypadku specyfikacji b). Jeżeli chodzi o specyfikacje a), dane przekazały jedynie 3 państwa członkowskie i wynika z nich, że średni koszt utworzenia punktów wynosi 195 000 EUR, a średni roczny koszt obsługi – 22 000 EUR. Koszty te to tylko średnie wartości, a indywidualne wartości dla każdego państwa członkowskiego znacząco się różnią, w szczególności w zależności od wyborów dotyczących wdrażania dokonanych przez dane państwo członkowskie (ponowne wykorzystanie istniejących punktów dostępu, wspólne punkty dostępu dla kilku specyfikacji itd.), od wybranych rozwiązań technicznych (np. hurtownia danych, platforma wielostronna, repozytorium) oraz od tego, czy uwzględniono dane dynamiczne.
- **Opracowywanie norm:** w latach 2011–2017 Komisja przeznaczyła 2,8 mln EUR na opracowanie norm dotyczących eCall oraz na realizację obu zleceń – M/453 (C-ITS) oraz M/546 (miejskie ITS). Na normy związane ze specyfikacjami (np. specyfikacje techniczne dotyczące wymiany danych przestrzennych ITS) oraz na profilowanie norm za pośrednictwem projektów w ramach instrumentu „Łącząc Europę" lub działań wspierających program przeznaczono dodatkowe środki. Wspomniane prace nad normalizacją będą kontynuowane, zwłaszcza w ramach opracowanego przez Komisję planu kroczącego na rzecz standaryzacji ICT.
- **Działania wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę":** uruchomiono kilka działań wspierających program w ramach instrumentu „Łącząc Europę" na łączną kwotę wynoszącą 15,5 mln EUR, aby wspierać wdrażanie specyfikacji. Obejmują one procedury i normy dotyczące wymiany danych (TN-ITS GO w przypadku danych przestrzennych ITS, DATEX II w przypadku danych o ruchu, NeTEx w przypadku transportu publicznego, MMTIS) oraz architekturę bezpieczeństwa dla C-ITS, która pozwala wielu państwom członkowskim opracowywać wspólne narzędzia wdrażania.
- Jeżeli chodzi o usługę **eCall**, poza dotychczasowymi projektami pilotażowymi poprzedzającymi wdrożenie zainwestowano 39 mln EUR w dwa projekty finansowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę" (z czego 18,7 mln EUR pochodziło ze środków UE) z udziałem 18 państw członkowskich. Koszty te wykraczają poza utworzenie lub unowocześnienie infrastruktury PSAP niezbędnej do przyjmowania i obsługi zgłoszeń eCall, a także dotyczą działań przyszłościowych związanych na przykład z rozszerzeniem zakresu w celu objęcia dodatkowych rodzajów pojazdów.

Dodatkowe koszty, na które należy zwrócić uwagę, to koszty usług doradczych dla Komisji (2,1 mln EUR w latach 2010–2017), organizacji wydarzeń dotyczących ITS (1,6 mln EUR w latach 2010–2017) oraz koszty monitorowania i egzekwowania w przypadku Komisji i państw członkowskich.

Jak stwierdzono w „Badaniu pomocniczym dotyczącym oceny ex post dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ITS" (Ricardo-TEPR, lipiec 2018 r.), inwestycje w badania i rozwój (7PR i „Horyzont 2020") oraz wdrażanie (TEN-T oraz instrument „Łącząc

Europę", fundusze ESI) są znacznie wyższe niż same koszty wdrażania – w stosunku około 100:1. Jednym z głównych celów specyfikacji opracowanych na podstawie dyrektywy w sprawie ITS jest ułatwienie oraz zharmonizowanie dostępu do ponownego wykorzystania danych w celu rozwijania usług ITS; koszty związane z wdrażaniem dyrektywy wydają się rozsądne, tak samo jak koszty związane ze zharmonizowanym świadczeniem samych usług, np. eCall i C-ITS. Wspomniane kwestie kosztów i korzyści omówiono bardziej szczegółowo w dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym oceny dyrektywy w sprawie ITS, który to dokument towarzyszy niniejszemu sprawozdaniu.

5. WNIOSEK

W pełni odniesiono się do wszystkich sześciu działań priorytetowych określonych w dyrektywie w sprawie ITS. Rozpoczęto nowe działania na podstawie dyrektywy w sprawie ITS, przedłużono przekazanie uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, a przyjęty dnia 11 grudnia 2018 r. zaktualizowany program roboczy określony w dyrektywie w sprawie ITS będzie stanowić podstawę dalszych prac w nadchodzących latach.

Większość państw członkowskich aktywnie wdraża specyfikacje, na których opiera się wdrażanie usług ITS. Krajowe punkty dostępu zostały wdrożone lub są w trakcie wdrażania, a jednocześnie rozwijane są narzędzia operacyjne wspierające dostęp do danych ITS. Lepsza koordynacja działań, tj. zaangażowanie wszystkich państw członkowskich i objęcie działaniami wszystkich specyfikacji, z pewnością wpłynęłaby korzystnie na połączenie wszystkich tych starań na rzecz zharmonizowanej cyfrowej infrastruktury ITS w całej UE.

Jak stwierdzono w sprawozdaniach państw członkowskich na temat wdrażania dyrektywy, pojawiają się nowe zagadnienia dotyczące ITS i wyzwania w tym zakresie, na przykład oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność oraz mobilność jako usługa (MaaS). W świetle tych zmian bardziej znacząca może stać się kwestia dostępności danych dotyczących całej sieci transportu drogowego, w szczególności kluczowych rodzajów danych odpowiadających zasadom wykorzystania infrastruktury fizycznej. Należy w dalszym ciągu badać tę kwestię, aby ocenić potrzebę dalszych działań.

Biorąc pod uwagę ustalenia z oceny dyrektywy w sprawie ITS, ewentualna przyszła rewizja dyrektywy w sprawie ITS powinna obejmować wszystkie te aspekty w ramach kompleksowego podejścia.