Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2380 z dnia 12 grudnia 2017 r.	L 340	1	20.12.2017

▼B

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy wspierające skoordynowane i spójne wdrażanie i stosowanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) na terenie Unii, w szczególności w kontekście transgranicznym między państwami członkowskimi, oraz określa konieczne w tym celu ogólne warunki.

2. Niniejsza dyrektywa przewiduje opracowanie specyfikacji w odniesieniu do działań w obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, jak również opracowanie – w stosownych przypadkach – koniecznych norm.

3. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do aplikacji i usług ITS w obszarze transportu drogowego i do ich interfejsów z innymi rodzajami transportu bez uszczerbku dla kwestii dotyczących bezpieczeństwa narodowego lub niezbędnych ze względu na wymogi obronności.

Artykuł 2

Obszary priorytetowe

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

— I. Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży,

— II. Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi,

— III. Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego,

— IV. Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową.

2. Zakres obszarów priorytetowych określony jest w załączniku I.

Artykuł 3

Działania priorytetowe

W ramach obszarów priorytetowych następujące kwestie stanowią działania priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm, jak określono w załączniku I:

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

▼B

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

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

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

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

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

Artykuł 4

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1) „inteligentne systemy transportowe” lub „ITS” oznaczają systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu;

2) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;

3) „aplikacja ITS” oznacza operacyjne narzędzie zastosowania ITS;

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

5) „dostawca usług ITS” oznacza każdy podmiot, publiczny lub prywatny, świadczący usługę ITS;

6) „użytkownik ITS” oznacza każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i operatorów infrastruktury transportu drogowego, osoby zarządzające parkiem pojazdów oraz podmioty obsługi w nagłych wypadkach;

7) „szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego” oznaczają niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, np. pieszych, rowerzystów i motocyklistów, a także osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji;

8) „urządzenie nomadyczne” oznacza przenośne urządzenie do komunikacji lub przetwarzania informacji, które może być wniesione do pojazdu celem wsparcia w jego prowadzeniu lub w operacjach transportowych;

▼B

9) „platforma” oznacza jednostkę pokładową lub zewnętrzną umożliwiającą wdrażanie, dostarczanie, wykorzystywanie i integrację aplikacji i usług ITS;

10) „architektura” oznacza projekt koncepcyjny określający strukturę, zachowanie i integrację danego systemu w otaczającym go kontekście;

11) „interfejs” oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizmy, za których pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcję;

12) „zgodność” oznacza ogólną zdolność urządzenia lub systemu do współpracy z innym urządzeniem lub systemem bez dokonywania zmian;

13) „ciągłość usług” oznacza zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na terenie całej Unii;

14) „dane o drogach” oznaczają dane o cechach infrastruktury drogowej, w tym dotyczące stałych znaków drogowych lub ich prawnie określonych elementów dotyczących bezpieczeństwa;

15) „dane o ruchu” oznaczają dane historyczne oraz dane przekazywane w czasie rzeczywistym na temat cech ruchu drogowego;

16) „dane o podróży” oznaczają podstawowe dane, takie jak rozkłady i cenniki obowiązujące w transporcie publicznym, konieczne do dostarczenia informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, przed podjęciem podróży i w jej trakcie, w celu ułatwienia planowania, rezerwacji i dostosowania podróży;

17) „specyfikacja” oznacza wiążący środek ustanawiający przepisy zawierające wymogi, procedury i wszelkie inne stosowne zasady;

18) „norma” oznacza normę zdefiniowaną w art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych ([1]).

Artykuł 5

Wdrażanie ITS

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 6 do wdrażanych aplikacji i usług ITS, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II. Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. Prawo to pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich aktów ustawodawczych przyjętych na mocy art. 6 ust. 2 akapit drugi.

2. Państwa członkowskie dokładają również starań zmierzających do współpracy w obszarach priorytetowych, o ile nie zostały przyjęte specyfikacje.

([1]) Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

▼B

Artykuł 6

Specyfikacje

1. Komisja przyjmuje najpierw specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania ITS w odniesieniu do działań priorytetowych.

2. Komisja dąży do przyjęcia specyfikacji dotyczących jednego lub większej liczby działań priorytetowych do dnia 27 lutego 2013 r.

Najpóźniej w terminie 12 miesięcy od przyjęcia niezbędnych specyfikacji dotyczących działania priorytetowego Komisja, w stosownych przypadkach, po przeprowadzeniu oceny skutków obejmującej analizę kosztów i korzyści, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie wdrożenia tego działania priorytetowego, zgodnie z art. 294 TFUE.

3. Po przyjęciu niezbędnych specyfikacji dotyczących działań priorytetowych Komisja przyjmuje specyfikacje zapewniające zgodność, interoperacyjność i ciągłość w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania ITS w odniesieniu do innych działań w obszarach priorytetowych.

4. W stosownych przypadkach oraz zależnie od dziedziny objętej specyfikacją specyfikacja obejmuje jeden lub więcej następujących rodzajów przepisów:

a) przepisy funkcjonalne, które opisują role poszczególnych zainteresowanych stron oraz przepływy informacji między nimi;

b) przepisy techniczne, które przewidują techniczne środki realizacji przepisów funkcjonalnych;

c) przepisy organizacyjne, które opisują przewidziane procedurami obowiązki poszczególnych zainteresowanych stron;

d) przepisy dotyczące usług, które opisują różne poziomy usług i ich zakres w odniesieniu do aplikacji i usług ITS.

5. Bez uszczerbku dla procedur przewidzianych w dyrektywie 98/34/WE, specyfikacje określają, w stosownych przypadkach, warunki, na jakich państwa członkowskie mogą, po powiadomieniu Komisji, wprowadzić dodatkowe przepisy dotyczące świadczenia usług ITS na całym ich terytorium lub jego części, pod warunkiem że przepisy te nie zmniejszają interoperacyjności.

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

Specyfikacje przewidują, w stosownych przypadkach, ocenę zgodności zgodnie z decyzją nr 768/2008/WE.

Specyfikacje są zgodne z zasadami określonymi w załączniku II.

7. Przed przyjęciem specyfikacji Komisja przeprowadza ocenę skutków obejmującą analizę kosztów i korzyści.

▼B

Artykuł 7

Akty delegowane

1. W odniesieniu do specyfikacji Komisja może przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 290 TFUE. Przyjmując takie akty delegowane, Komisja działa zgodnie z odnośnymi przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności z art. 6 oraz załącznikiem II.

2. W odniesieniu do każdego z działań priorytetowych przyjmowany jest osobny akt delegowany.

3. Jeśli chodzi o akty delegowane, o których mowa w niniejszym artykule, zastosowanie ma procedura ustanowiona w art. 12, 13 i 14.

Artykuł 8

Normy

1. Normy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności, zgodności i ciągłości w celu wdrażania i operacyjnego stosowania ITS opracowuje się w obszarach priorytetowych oraz w odniesieniu do działań priorytetowych. W tym celu Komisja, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15, zwraca się do odpowiednich organów normalizacyjnych zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie 98/34/WE o dołożenie wszelkich niezbędnych starań, by szybko przyjąć wspomniane normy.

2. Przy wydawaniu upoważnienia organom normalizacyjnym przestrzegane są zasady określone w załączniku II oraz wszelkie przepisy funkcjonalne zawarte w specyfikacji przyjętej zgodnie z art. 6.

Artykuł 9

Środki niewiążące

Komisja może przyjmować wytyczne i inne niewiążące środki mające na celu ułatwienie współpracy państw członkowskich w obszarach priorytetowych, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Artykuł 10

Przepisy dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji

1. Państwa członkowskie zapewniają, by przetwarzanie danych osobowych w kontekście obsługi aplikacji i usług ITS było prowadzone zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony podstawowych praw i wolności osób fizycznych, w szczególności z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE.

2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed nadużyciami, w tym bezprawnym dostępem, zmianami lub utratą.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1, w celu zapewnienia prywatności, zachęca się do wykorzystywania, w stosownych przypadkach, anonimowych danych przy korzystaniu z aplikacji i usług ITS.

▼B

Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE, dane osobowe są przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest konieczne do korzystania z aplikacji i usług ITS.

4. Jeżeli chodzi o stosowanie dyrektywy 95/46/WE, a zwłaszcza w przypadkach dotyczących szczególnych kategorii danych, państwa członkowskie zapewniają także poszanowanie przepisów dotyczących zgody na przetwarzanie takich danych osobowych.

5. Zastosowanie ma dyrektywa 2003/98/WE.

Artykuł 11

Przepisy dotyczące odpowiedzialności

Państwa członkowskie zapewniają, aby kwestie związane z odpowiedzialnością dotyczące wdrażania i stosowania aplikacji i usług ITS zawarte w specyfikacjach przyjętych zgodnie z art. 6, były rozwiązywane zgodnie z przepisami Unii, w tym w szczególności z dyrektywą Rady 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe ([1]), a także z odnośnymi przepisami krajowymi.

▼M1

Artykuł 12

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 27 sierpnia 2017 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

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

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno

([1]) Dz.U. L 210 z 7.8.1985, s. 29.

▼M1

Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

———————

▼B

Artykuł 15

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Europejski Komitet ds. ITS (EIC).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 16

Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

Komisja ustanawia Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, która będzie doradzać Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS na terenie Unii. Grupa składa się z wysokiego szczebla przedstawicieli zainteresowanych dostawców usług ITS, stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, stowarzyszeń branżowych, władz lokalnych i innych właściwych forów.

Artykuł 17

Sprawozdawczość

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji do dnia 27 sierpnia 2011 r. sprawozdanie w sprawie ich krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji do dnia 27 sierpnia 2012 r. informacje dotyczące krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na kolejny okres pięciu lat.

Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Po przekazaniu pierwszego sprawozdania państwa członkowskie przekazują co trzy lata sprawozdania dotyczące postępów w realizacji działań, o których mowa w ust. 1.

4. Komisja co trzy lata przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów we wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Do sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wdrażania art. 5–11 i 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych; sprawozdanie ocenia także w stosownych przypadkach, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.

▼M1

5. Zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2, Komisja przyjmuje program roboczy do dnia 27 lutego 2011 r. Program roboczy obejmuje cele i terminy jego realizacji w każdym roku oraz, jeśli to konieczne, propozycje niezbędnych dostosowań.

Komisja aktualizuje program roboczy dotyczący działań podlegających art. 6 ust. 3 do dnia 10 stycznia 2019 r. i przed każdym kolejnym przedłużeniem o pięć lat uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 ust. 2.

▼B

Artykuł 18

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 27 lutego 2012 r.

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

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

Artykuł 19

Wejście w życie

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

Artykuł 20

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

OBSZARY I DZIAŁANIA PRIORYTETOWE

(o których mowa w art. 2 i 3)

— **Obszar priorytetowy I: Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży**

Specyfikacje i normy dotyczące optymalnego wykorzystania danych o drogach, ruchu i podróży obejmują następujące elementy:

1. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego a)

Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej UE usługi w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu były poprawne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w oparciu o:

— dostępność dla dostawców usług ITS istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu w czasie rzeczywistym wykorzystywanych do celów informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej,

— terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony dostępnych danych o drogach i ruchu wykorzystywanych do celów informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu,

— terminowe uaktualnianie przez dostawców usług ITS informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu.

2. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego b)

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

— dostępność dla dostawców usług ITS istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu w czasie rzeczywistym wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej,

— terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony dostępnych danych o drogach i ruchu wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu,

— terminowe uaktualnianie przez dostawców usług ITS informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

3. Specyfikacje w odniesieniu do działań priorytetowych a) i b)

3.1. Określenie koniecznych wymogów dotyczących gromadzenia przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. planów

▼B

organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras, szczególnie dla pojazdów ciężarowych) oraz ich przekazywania dostawcom usług ITS, w oparciu o:

— dostępność dla dostawców usług ITS istniejących danych o drogach i ruchu (tj. planów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) gromadzonych przez właściwe organy publiczne lub przez podmioty z sektora prywatnego,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi a dostawcami usług ITS,

— terminowe uaktualnianie, przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. planów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras),

— terminowe uaktualnianie, przez dostawców usług ITS, usług i aplikacji ITS wykorzystujących te dane o drogach i ruchu.

3.2. Określenie koniecznych wymogów, aby dane o drogach, ruchu i usługach transportowych wykorzystywane na potrzeby map cyfrowych były dokładne i w miarę możliwości dostępne dla producentów map cyfrowych i dostawców usług, w oparciu o:

— dostępność dla producentów map cyfrowych i dostawców usług istniejących danych o drogach i ruchu wykorzystywanych do map cyfrowych,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi stronami a prywatnymi producentami map cyfrowych i dostawcami usług,

— terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony danych o drogach i ruchu na potrzeby map cyfrowych,

— terminowe uaktualnianie map cyfrowych przez producentów map cyfrowych i dostawców usług.

4. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego c)

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

— określenie i stosowanie znormalizowanej listy informacji o zdarzeniach drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), która powinna być przekazywana użytkownikom ITS bezpłatnie,

— kompatybilność i integrację „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje w czasie rzeczywistym o ruchu i informacje o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu.

— Obszar priorytetowy II: Ciągłość usług IST związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi

Specyfikacje i normy dotyczące ciągłości i interoperacyjności usług związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi, w szczególności w sieci TEN-T, obejmują następujące elementy:

▼B

1. Specyfikacje w odniesieniu do innych działań

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

1.2. Określenie koniecznych wymogów minimalnych dotyczących ciągłości usług ITS, w szczególności usług transgranicznych, związanych z obsługą transportu pasażerskiego w różnych rodzajach transportu, w oparciu o:

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych i informacji o ruchu pomiędzy właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/centrami kontroli ruchu i różnymi zainteresowanymi stronami, w skali transgranicznej oraz, w stosownych przypadkach, międzyregionalnej lub pomiędzy obszarami miejskimi i międzymiejskimi,

— użycie znormalizowanych przepływów informacji lub związanych z ruchem interfejsów między właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/centrami kontroli ruchu i różnymi zainteresowanymi stronami.

1.3. Określenie koniecznych wymogów minimalnych dotyczących ciągłości usług ITS związanych z zarządzaniem przewozami towarowymi w ramach korytarzy transportowych oraz w różnych rodzajach transportu, w oparciu o:

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych i informacji o ruchu między właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/centrami kontroli ruchu i różnymi zainteresowanymi stronami, w skali transgranicznej oraz, w stosownych przypadkach, międzyregionalnej lub pomiędzy obszarami miejskimi i międzymiejskimi,

— użycie znormalizowanych przepływów informacji lub związanych z ruchem interfejsów między właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/centrami kontroli ruchu i różnymi zainteresowanymi stronami.

1.4. Określenie koniecznych środków w ramach wdrażania aplikacji ITS (w szczególności śledzenia przewozów towarowych na całej trasie i we wszystkich rodzajach transportu) na potrzeby logistyki transportu towarowego (eFreight), w oparciu o:

— dostępność właściwych technologii ITS dla podmiotów opracowujących aplikacje ITS oraz ich wykorzystanie przez te podmioty,

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

1.5. Określenie interfejsów niezbędnych do zapewnienia interoperacyjności i zgodności miejskich i europejskich architektur ITS w oparciu o:

— dostępność danych o transporcie publicznym, planowaniu podróży, popycie na transport, danych o ruchu i danych o parkowaniu dla miejskich centrów kontroli i dostawców usług,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy różnymi miejskimi centrami kontroli i dostawcami usług zajmującymi się transportem publicznym lub prywatnym oraz w ramach wszystkich możliwych rodzajów transportu,

— integrację wszystkich właściwych danych i informacji w ramach jednolitej architektury.

▼B

— **Obszar priorytetowy III: Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego**

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

1. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego d)

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

— dostępność wymaganych danych z urządzeń pokładowych ITS w celu ich wymiany,

— dostępność niezbędnych urządzeń w centrach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach otrzymujących dane wysyłane z pojazdów,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy pojazdami a centrami przyjmowania zgłoszeń o wypadkach.

2. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego e)

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

— dostępność dla użytkowników informacji drogowych dotyczących parkowania,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy parkingami przydrożnymi, punktami a pojazdami.

3. Specyfikacje w odniesieniu do działania priorytetowego f)

Określenie środków koniecznych do zapewnienia bazujących na ITS usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, w oparciu o:

— dostępność dla użytkowników informacji drogowych dotyczących parkowania,

— ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy parkingami przydrożnymi, punktami a pojazdami,

— wyposażenie pojazdów i drogowych obiektów parkingowych we właściwe technologie ITS w celu aktualizowania informacji dotyczących dostępnych miejsc parkingowych na potrzeby rezerwacji.

4. Specyfikacje w odniesieniu do innych działań

4.1. Określenie koniecznych środków służących zwiększaniu bezpieczeństwa użytkowników dróg w zakresie pokładowych interfejsów interakcji człowieka z urządzeniami, w zakresie korzystania z urządzeń nomadycznych wspierających prowadzenie pojazdu lub operacje transportowe, jak również w zakresie bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu.

4.2. Określenie koniecznych środków służących poprawie bezpieczeństwa i komfortu szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, w odniesieniu do wszystkich właściwych aplikacji ITS.

4.3. Określenie koniecznych środków w celu wyposażenia pojazdów i infrastruktury drogowej w zaawansowane systemy informacyjne wspierające kierowcę, które wykraczają poza zakres stosowania dyrektyw 2007/46/WE, 2002/24/WE i 2003/37/WE.

▼B

— **Obszar priorytetowy IV: Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową**

Specyfikacje i normy dotyczące powiązania pojazdów z infrastrukturą transportową obejmują następujące elementy:

1. Specyfikacje w odniesieniu do innych działań

1.1. Określenie koniecznych środków służących zintegrowaniu różnych aplikacji ITS na otwartej platformie pokładowej, w oparciu o:

— identyfikację funkcjonalnych wymogów istniejących lub planowanych aplikacji ITS,

— określenie otwartej architektury definiującej funkcje i interfejsy konieczne ze względu na interoperacyjność/wzajemne połączenia z systemami i obiektami infrastruktury,

— integrację przyszłych, nowych lub ulepszonych aplikacji ITS działających w trybie „włącz i używaj” (plug and play) z otwartą platformą pokładową,

— wykorzystania procesu normalizacji celem przyjęcia danej architektury oraz specyfikacji otwartych systemów pokładowych.

1.2. Określenie koniecznych środków służących dalszym postępom w zakresie rozwoju i wprowadzania systemów współpracujących (pojazd-pojazd, pojazd-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura), w oparciu o:

— ułatwienie wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastrukturami i pomiędzy pojazdem a infrastrukturą,

— dostępność dla odpowiedniego pojazdu lub infrastruktury drogowej właściwych danych lub informacji, które mogą być przedmiotem wymiany,

— zastosowanie znormalizowanego formatu wiadomości w ramach wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdem a infrastrukturą,

— określenie infrastruktury komunikacyjnej dla wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdem a infrastrukturą,

— wykorzystanie procesów normalizacji celem przyjęcia odpowiednich architektur.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

ZASADY DOTYCZĄCE SPECYFIKACJI I WDRAŻANIA ITS

(o których mowa w art. 5, 6 i 8)

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

a) **skuteczność** – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie (na przykład do zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, w tym dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego),

b) **opłacalność** – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów,

c) **proporcjonalność** – w stosownych przypadkach zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług i wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej,

d) **wspieranie ciągłości usług** – zapewnianie nieprzerwanych usług na terenie całej Unii, w szczególności w ramach sieci transeuropejskiej oraz, w miarę możliwości, na jej zewnętrznych granicach, kiedy usługi ITS są wdrażane. Ciągłości usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci transportowych łączących kraje z krajami, oraz w stosowanych przypadkach regiony z regionami i miasta z obszarami wiejskimi,

e) **zapewnianie interoperacyjności** – zapewnienie, by systemy oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;

f) **wspieranie zgodności wstecznej** – w stosownych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii;

g) **poszanowanie istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci** – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci transportowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;

h) **promowanie równego dostępu** – nieutrudnianie dostępu do aplikacji i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz niedyskryminowanie takich uczestników w tym zakresie;

i) **wspieranie dojrzałości** – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;

j) **zapewnianie jakości określania czasu i położenia** – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej, lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności, na potrzeby aplikacji i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;

k) **ułatwianie intermodalności** – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu;

l) **poszanowanie spójności** – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii, które mają zastosowanie w dziedzinie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.