KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.4.2026 r.
COM(2026) 165 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z wdrażania 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

{SWD(2026) 117 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z wdrażania 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

Spis treści

1 WPROWADZENIE I KONTEKST 3
2 STAN WDROŻENIA DYREKTYWY 2010/40/UE 4
2.1 Akty delegowane w sprawie specyfikacji i powiązanych przepisów 4
2.2 Nowy program roboczy na lata 2024–2028 7
2.3 Normy 8
2.4 Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności 10
2.5 Przepisy dotyczące odpowiedzialności 10
2.6 Sprawozdania przekazywane przez państwa członkowskie 10
2.6.1 Nowe przepisy dotyczące sprawozdawczości 10
2.6.2 Wnioski z analizy sprawozdań państw członkowskich 11
2.7 Europejska Grupa Doradcza ds. ITS 14
3 ŚRODKI WSPIERAJĄCE I WSPÓŁPRACA 15
4 WYKORZYSTANE I POTRZEBNE ZASOBY FINANSOWE 16
5 WNIOSKI 18

1 WPROWADZENIE I KONTEKST

Niniejsze sprawozdanie jest pierwszym sprawozdaniem od czasu przyjęcia 22 listopada 2023 r. dyrektywy (UE) 2023/2661 w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE („dyrektywa w sprawie ITS"), którą państwa członkowskie miały transponować do 21 grudnia 2025 r. Zgodnie z art. 17 ust. 4 zmienionej dyrektywy w sprawie ITS Komisja musi przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w wykonywaniu dyrektywy i aktów delegowanych do niej nie później niż 12 miesięcy po upływie terminu składania Komisji przez państwa członkowskie krajowych sprawozdań dotyczących ITS, który przypadał 21 marca 2025 r.[1]

Zmiana dyrektywy w sprawie ITS miała kilka celów. Zostały one określone w ocenie *ex post* dyrektywy[2] i w drugim sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z postępów we wdrażaniu dyrektywy w sprawie ITS[3], a następnie poddane dalszej ocenie w ocenie skutków[4] towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu dyrektywy zmieniającej dyrektywę w sprawie ITS[5]. Celami tymi są: (i) dalsza poprawa koordynacji w zakresie dostępności danych; (ii) uwzględnienie pojawiających się nowych zagadnień i wyzwań dotyczących ITS oraz (iii) poprawa dostępności kluczowych rodzajów danych dla całej sieci transportu drogowego.

W drodze zmian do dyrektywy w sprawie ITS wprowadzono szereg nowych wymogów dotyczących bezpieczeństwa współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), środków tymczasowych w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej, obowiązkowej współpracy między państwami członkowskimi a zainteresowanymi stronami, dostępności danych i wdrażania usług, a także uproszczenia sprawozdawczości zarówno w odniesieniu do dyrektywy, jak i aktów delegowanych do niej, w tym ustanowienia wspólnego wzoru i wspólnych kluczowych wskaźników skuteczności działania (KPI). Dodano dwa załączniki, w których ustanowiono listy rodzajów danych i usług uznanych za niezbędne dla wdrożenia ITS. Dostrzeżono również rolę krajowych punktów dostępu (KPD)[6] w kontekście dostępności danych.

Ponadto na nowo zdefiniowano cztery obszary priorytetowe dyrektywy w sprawie ITS i pogrupowano je w cztery kategorie usług, z uwzględnieniem nowych tematów i wyzwań związanych z ITS, takich jak mobilność jako usługa (MaaS) oraz kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (CCAM), przy jednoczesnym zapewnieniu, aby zakres obowiązujących aktów delegowanych pozostał niezmieniony.

Zwiększono rolę Europejskiego Komitetu ds. ITS, w szczególności przez wprowadzenie procedury sprawdzającej na potrzeby przyjmowania nowych programów roboczych ITS oraz wzoru i KPI do celów sprawozdawczości państw członkowskich. Wzmocniono również rolę

[1] Krajowe sprawozdania ITS są dostępne na stronie internetowej https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_pl.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_pl.

Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS przez wprowadzenie obowiązkowego etapu konsultacji przed przyjęciem programów roboczych ITS.

W 2024 r. zgodnie z wymogami zmienionej dyrektywy w sprawie ITS Komisja przyjęła następujące decyzje:

- decyzję Komisji z dnia 22 marca 2024 r. zmieniającą decyzję Komisji 2011/C 135/03 w odniesieniu do jej stosowania, zadań Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS oraz przejrzystości jej funkcjonowania[7];
- decyzję wykonawczą Komisji z dnia 11 listopada 2024 r. ustanawiającą wzór, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE[8]. Decyzja ta uchyla i zastępuje poprzednią decyzję wykonawczą Komisji z dnia 13 lipca 2011 r. przyjmującą wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich[9]. W 2024 r. we współpracy z ekspertami z państw członkowskich opracowano również wytyczne dotyczące KPI w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS) dla UE[10];
- decyzję wykonawczą Komisji z dnia 12 listopada 2024 r. ustanawiającą program roboczy dotyczący dyrektywy 2010/40/UE na lata 2024–2028[11] (program roboczy ITS na lata 2024–2028).

Niniejszemu sprawozdaniu towarzyszy dokument roboczy służb Komisji zawierający analizę sprawozdań krajowych ITS z 2025 r. – w tym analizę dostępności kluczowych rodzajów danych wymienionych w załączniku III i wdrażania usług wymienionych w załączniku IV do dyrektywy w sprawie ITS – przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 17 ust. 1 dyrektywy w sprawie ITS. W dokumencie roboczym służb Komisji przeanalizowano też KPI przedstawione przez państwa członkowskie w sprawozdaniach.

2 STAN WDROŻENIA DYREKTYWY 2010/40/UE

2.1 Akty delegowane w sprawie specyfikacji i powiązanych przepisów

Od czasu opublikowania drugiego sprawozdania Komisji z postępów we wdrażaniu wprowadzono szereg istotnych zmian w specyfikacjach przyjętych na podstawie dyrektywy w sprawie ITS. Obecny stan wdrożenia przedstawia się następująco:

Działanie priorytetowe a) – zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu (MMTIS): 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[12]. Specyfikacje te obejmowały zarówno warunki umożliwiające wdrożenie usług, takie jak obowiązkowa dostępność istniejących danych

[7] Dz.U. C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] Dz.U. L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] Dz.U. L 193 z 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Dostępne na stronie: Sprawozdania krajowe ITS – Mobilność i transport – Komisja Europejska.
[11] Dz.U. C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

statycznych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu, jak i przepisy w sprawie łączenia usług informacyjnych dotyczących podróży.

Jak zapowiedziano w komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności[13], specyfikacje zmieniono rozporządzeniem delegowanym (UE) 2024/490[14] przyjętym przez Komisję 29 listopada 2023 r. W zmienionych specyfikacjach wymaga się, aby posiadacze danych zapewniali dostęp do istniejących danych dynamicznych (np. przekazywanych w czasie rzeczywistym informacji na temat np. zakłóceń) za pośrednictwem krajowych punktów dostępu. Przepis ten rozszerzono również na dodatkowe rodzaje danych, na przykład dotyczące możliwości przewozu rowerów w pociągu i dostępności dla pasażerów z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się. W zależności od rodzaju danych i zasięgu geograficznego wdrażanie specyfikacji odbywa się stopniowo do 1 grudnia 2028 r.

Działanie priorytetowe b) – zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (RTTI): 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 było zapewnienie dostępności, wymiany, ponownego wykorzystywania i aktualizacji danych o drogach i ruchu przez organy administracji drogowej, zarządców dróg i dostawców usług na potrzeby zapewnienia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (RTTI).

Specyfikacje te zmieniono w drodze rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670[16], przyjętego 2 lutego 2022 r., które uchyliło rozporządzenie delegowane (UE) 2015/962 ze skutkiem od 1 stycznia 2025 r. W drodze tej zmiany dodano rodzaje danych do listy istniejących danych, które posiadacze danych muszą udostępniać za pośrednictwem krajowych punktów dostępu, i rozszerzono zakres geograficzny specyfikacji tak, aby obejmował całą sieć drogową UE, z wyłączeniem dróg prywatnych. Na dostawców usług nałożono też obowiązek włączenia do usług, bez dodatkowych kosztów dla użytkownika końcowego, danych dotyczących wszelkich projektów organizacji ruchu oraz przepisów drogowych i ograniczeń ruchu wdrożonych przez właściwe organy i udostępnionych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu. W zależności od rodzaju danych i zasięgu geograficznego wdrażanie specyfikacji odbywa się stopniowo w okresie od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2027 r.

Działanie priorytetowe c) – dane i procedury dotyczące dostarczania – w miarę możliwości – użytkownikom bezpłatnie minimalnego zakresu powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (SRTI): 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[17]. Przegląd tych specyfikacji przewidziano w programie roboczym ITS na lata 2024–2028 (zob. poniżej).

[13] COM(2020) 789 final.
[14] Dz.U. L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.

Działanie priorytetowe d) – zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE: 26 listopada 2012 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013 w sprawie zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall" na terenie całej UE[18].

Ponadto 15 maja 2014 r. przyjęto decyzję nr 585/2014/UE[19], a 29 kwietnia 2015 r. – rozporządzenie (UE) 2015/758[20]. Akty te uzupełniły ramy ustanowione w dyrektywie w sprawie ITS przez wprowadzenie obowiązku wdrożenia publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) eCall oraz obowiązkowego wyposażenia nowych typów pojazdów kategorii M_1 lub N_1 (bardziej szczegółowy opis tych przepisów znajduje się w drugim sprawozdaniu Komisji z postępów we wdrażaniu).

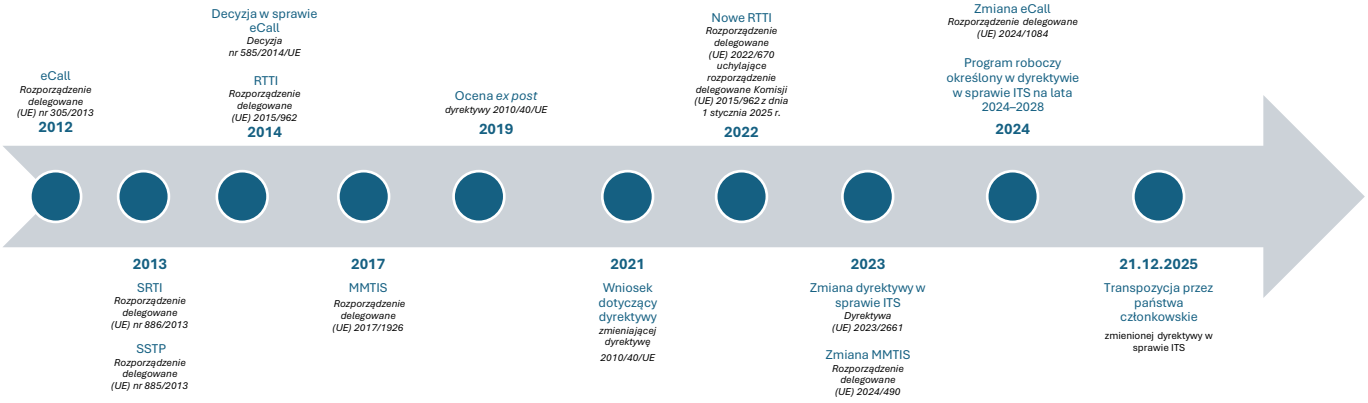
6 lutego 2024 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2024/1084[21] zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 305/2013. Określono w nim wymóg dotyczący PSAP w celu wsparcia odbioru i obsługi zgłoszeń „eCall" z wykorzystaniem najnowszych technologii łączności z komutacją pakietów (4G/5G) od 1 stycznia 2026 r. Podobnie 14 lutego 2024 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2024/1180[22] zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall, a 23 lipca 2025 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2025/1871[23] zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/758 w odniesieniu do norm dotyczących systemu eCall oraz zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/79[24] w odniesieniu do wymagań technicznych i procedur badań do celów homologacji pojazdów silnikowych wyposażonych w systemy pokładowe eCall oparte na numerze 112.

Działanie priorytetowe e) – zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (SSTP): 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 miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych[25]. Przegląd tych specyfikacji przewidziano w programie roboczym ITS na lata 2024–2028 (zob. poniżej).

Działanie priorytetowe f) – zapewnienie usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych: Komisja skonsultowała się z ekspertami z państw członkowskich i kluczowymi zainteresowanymi stronami w sprawie tego działania priorytetowego, w tym podczas omawiania najnowszego programu roboczego ITS na lata 2024–2028. Na tej podstawie stwierdzono, że na tym etapie nie ma potrzeby wprowadzania specyfikacji i norm dotyczących rezerwacji miejsc parkingowych.

[18] Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] Dz.U. L 164 z 3.6.2014, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] Dz.U. L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] Dz.U. L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] Dz.U. L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] Dz.U. L 12 z 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.

Poza specyfikacjami dotyczącymi działań priorytetowych określonych w dyrektywie w sprawie ITS 13 marca 2019 r. Komisja przyjęła **rozporządzenie delegowane[26] w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS)**. Parlament Europejski i Rada wyraziły sprzeciw wobec tego rozporządzenia delegowanego, które nie weszło w życie. W programie roboczym ITS na lata 2024–2028 przewidziano nową inicjatywę dotyczącą specyfikacji C-ITS (zob. poniżej).



2.2 Nowy program roboczy na lata 2024–2028

Po wejściu w życie dyrektywy w sprawie ITS w 2010 r. Komisja wdrożyła pierwszy program roboczy[27], który koncentrował się głównie na przyjęciu specyfikacji dotyczących działań priorytetowych określonych w dyrektywie. Następnie program ten był aktualizowany dwukrotnie – na lata 2017–2022[28] i na lata 2022–2027[29] – i aktualizacje te obejmowały nowe działania przewidziane w art. 6 ust. 3 dyrektywy, w szczególności umożliwiły zmianę istniejących specyfikacji.

Zgodnie z art. 4a zmienionej dyrektywy w sprawie ITS 12 listopada 2024 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą ustanawiającą nowy program roboczy ITS na lata 2024–2028. Decyzję przyjęto po konsultacjach z Europejską Grupą Doradczą ds. ITS[30], po przeprowadzeniu prac przygotowawczych z udziałem ekspertów z państw członkowskich i po pozytywnym głosowaniu w Europejskim Komitecie ds. ITS we wrześniu 2024 r. zgodnie z procedurą sprawdzającą. Przeprowadzono też konsultacje z zainteresowanymi stronami w kontekście warsztatów publicznych, które odbyły się 19 marca 2024 r.

W programie roboczym ITS na lata 2024–2028 szczegółowo określono zakres i harmonogram działań, które Komisja zamierza podjąć w celu dalszego wdrażania dyrektywy 2010/40/UE. Przewidziano w nim szereg nadrzędnych zadań, w szczególności: a) przyjęcie wspólnego wzoru na potrzeby sprawozdawczości państw członkowskich i KPI w 2024 r.; b) przedłużenie działalności Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS w 2024 r.; c) przedłożenie niniejszego

[26] C(2019) 1789 final.
[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Protokół posiedzenia z 6 czerwca 2024 r. opublikowano w Rejestrze grup ekspertów Komisji i podobnych zespołów, numer kodu E02736.

sprawozdania z postępów we wdrażaniu w 2026 r. i sprawozdania na temat przekazanych uprawnień w 2028 r. oraz d) przegląd dyrektywy w sprawie ITS w latach 2027–2028.

Inne planowane działania dotyczą różnych obszarów priorytetowych dyrektywy w sprawie ITS lub zmian samej dyrektywy. W przypadku kilku z tych działań prace już się rozpoczęły:

- Jeżeli chodzi o prace nad specyfikacjami C-ITS, w czerwcu 2025 r. odbyły się pierwsze warsztaty z udziałem zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego, w tym Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, które to prace miały pomóc w określeniu zakresu inicjatywy. W 2026 r. Komisja rozpocznie badanie uzupełniające.
- W ramach projektów NAPCORE i NAPCORE-X[31], które są współfinansowane z instrumentu „Łącząc Europę", rozpoczęto prace przygotowawcze zmierzające do opracowania identyfikatorów multimodalnych węzłów dostępu. Projekty te mają na celu przedstawienie zaleceń i wspieranie dalszej współpracy z państwami członkowskimi.
- W lipcu 2025 r.[32] zakończono badanie rozpoznawcze, którego celem była ocena potrzeby podjęcia działań uzupełniających w dziedzinie usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami. W ramach badania potwierdzono, że istnieje wyraźna i pilna potrzeba podjęcia działań uzupełniających. Dalsze konsultacje i dyskusje z ekspertami z państw członkowskich odbędą się w 2026 r.
- Rozpoczęto prace nad przeglądem obecnych specyfikacji dotyczących minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Po pierwszych warsztatach, które odbyły się w grudniu 2024 r. z udziałem zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego, w tym Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, w 2025 r. Komisja rozpoczęła badanie, w tym analizę kosztów i korzyści. Oczekuje się, że zaktualizowane specyfikacje zostaną przyjęte w III kw. 2026 r.
- Rozpoczęto prace nad przeglądem obecnych specyfikacji usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych. Po pierwszych warsztatach w styczniu 2026 r. z udziałem zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego, w tym Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, w 2026 r. Komisja rozpocznie badanie, w tym przeprowadzi analizę kosztów i korzyści. Oczekuje się, że zaktualizowane specyfikacje zostaną przyjęte w 2027 r.

2.3 Normy

W wielu istotnych obszarach trwają prace normalizacyjne, które mają na celu dalsze wsparcie wdrażania usług w czterech priorytetowych obszarach określonych w dyrektywie w sprawie ITS.

Normy dotyczące systemu eCall uzupełniono szeregiem specyfikacji technicznych obejmujących dodatkowe rodzaje pojazdów (dwukołowe pojazdy silnikowe, autokary i autobusy, pojazdy rolnicze, pojazdy ciężarowe). Było to możliwe dzięki wsparciu w ramach

[31] https://napcore.eu/.

[32] Badanie rozpoznawcze mające na celu ocenę potrzeby podjęcia działań uzupełniających w dziedzinie usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami – Urząd Publikacji UE.

projektu sAFE (2018–2021), który był współfinansowany z instrumentu „Łącząc Europę”. W latach 2024 i 2025 europejskie organizacje normalizacyjne CEN-CENELEC i ETSI dostosowały istniejące normy dotyczące systemu eCall i stworzyły nowe normy dotyczące systemu eCall z komutacją pakietów, aby umożliwić modernizację pojazdów i PSAP umożliwiającą obsługę sieci łączności komórkowej 4G i 5G[33].

Jeśli chodzi o C-ITS, we wrześniu 2025 r. platforma C-Roads[34], we współpracy z konsorcjum CAR 2 CAR Communication[35], opublikowała pierwszą wersję ujednoliconego profilu komunikacji na potrzeby usług C-ITS. W pracach uwzględniono odpowiednie normy ETSI i CEN, a na początek skupiono się na profilu komunikacji dla komunikacji krótkiego zasięgu zgodnej z IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5.

Działania wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę” o nazwie NAPCORE (2021–2025) i Data4PT (2020–2024), które obecnie zostały połączone w ramach działania w zakresie pomocy technicznej instrumentu „Łącząc Europę” o nazwie NAPCORE-X (2025–2027), służą koordynacji działań państw członkowskich[36] związanych ze standardami danych drogowych (Datex II[37] i TN-ITS[38]), multimodalnymi standardami danych (Transmodel, NeTEx i SIRI)[39], słownikiem danych[40] dla wszystkich kategorii danych objętych rozporządzeniami delegowanymi na podstawie dyrektywy ITS, systemem metadanych mobilityDCAT-AP[41] oraz architekturą referencyjną KPD[42] jako wspólnym wzorcem dla zharmonizowanych i interoperacyjnych krajowych punktów dostępu.

Umożliwia to stałe rozwijanie norm i ich aktualizowanie, a także zarządzanie odpowiednimi społecznościami i wspieranie ich rozwoju. Zapewniono koordynację między różnymi normami oraz dostosowanie do potrzeb różnych grup zainteresowanych stron w dziedzinach takich jak paliwa alternatywne, bezpieczeństwo ruchu drogowego, informacje o podróży i C-ITS, a także owocną współpracę z europejskimi organizacjami normalizacyjnymi.

Wśród godnych uwagi bieżących działań można wymienić udział za pośrednictwem projektu NAPCORE-X w pracach na poziomie ISO nad normami dotyczącymi zarządzania elektronicznymi przepisami ruchu drogowego (METR) oraz finansowane przez UE prace w ramach europejskich organizacji normalizacyjnych (ESO) dotyczące różnych zagadnień, takich jak kody kreskowe na biletach multimodalnych, infrastruktura rowerowa, wymiana surowych danych dotyczących transportu publicznego oraz interfejsy API do rezerwacji.

Szczegółowe informacje na temat obowiązujących norm dotyczących inteligentnych systemów transportowych można znaleźć w finansowanym przez UE przewodniku „EU-ICIP GUIDE to

[33] Interoperacyjna usługa „eCall” na terenie całej UE – Mobilność i transport.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.

Intelligent Transport Systems Standards" [Przewodnik EU-ICIP po normach dotyczących inteligentnych systemów transportowych][43].

2.4 Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności

Jak stwierdzono w poprzednich sprawozdaniach, przyjęte specyfikacje zawierają, w stosownych przypadkach, przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności, z podkreśleniem, że przepisy dotyczące prywatności i ochrony danych muszą być przestrzegane. Dlatego w stosownych przypadkach na posiedzenia ekspertów zaproszono Europejskiego Inspektora Ochrony Danych, a jego opinię należycie uwzględniono, zwłaszcza podczas aktualizacji specyfikacji.

2.5 Przepisy dotyczące odpowiedzialności

Jak stwierdzono w poprzednich sprawozdaniach, w specyfikacjach określonych w odpowiednich rozporządzeniach delegowanych zawarto przepisy dotyczące odpowiedzialności zgodnie z art. 11 dyrektywy w sprawie ITS.

2.6 Sprawozdania przekazywane przez państwa członkowskie

2.6.1 Nowe przepisy dotyczące sprawozdawczości

W art. 17 dyrektywy w sprawie ITS zobowiązano państwa członkowskie do przekazania sprawozdania z wykonania dyrektywy i aktów delegowanych do niej do 21 marca 2025 r., a następnie co trzy lata po tym pierwszym sprawozdaniu. Korzystając ze wzoru przyjętego przez Komisję, państwa członkowskie przekazują sprawozdania w sprawie głównych krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych oraz dotyczących dostępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV. Obejmuje to również KPI dotyczące wdrażania, korzyści i inwestycji, z rozróżnieniem na wskaźniki obowiązkowe i dodatkowe, w ramach podejścia etapowego, począwszy od sieci TEN-T i autostrad. Wzór ten omówiono z ekspertami z państw członkowskich na trzech posiedzeniach w 2024 r. i przyjęto po pozytywnym głosowaniu na forum Europejskiego Komitetu ds. ITS we wrześniu 2024 r., zgodnie z procedurą sprawdzającą.

Aby zapewnić informacje polityczne na wysokim szczeblu, we wzorze wymaga się od państw członkowskich przekazywania KPI dotyczących wdrażania, które pozwalają uzyskać wgląd w proces wdrażania oraz wpływ urządzeń i usług ITS w UE. W przypadku KPI dotyczących korzyści, w ramach których ocenia się wpływ usług ITS na czas podróży, wypadki drogowe i emisje CO_2 związane z ruchem drogowym, celem wzoru jest zebranie wiarygodnych wartości odniesienia opartych na wystarczającej liczbie wysokiej jakości próbek. Powinno to umożliwić ostrożne ekstrapolacje, biorąc pod uwagę nieodłączne ograniczenia związane z obliczaniem tych KPI oraz trudności z wyodrębnieniem wpływu ITS od innych czynników oddziałujących. Ponadto wzór wymaga uwzględnienia KPI dotyczących finansów, w szczególności rocznych inwestycji oraz rocznych kosztów eksploatacji i utrzymania ITS transportu drogowego.

Nowe przepisy dotyczące sprawozdawczości stwarzają również uproszczenia dla państw członkowskich polegające na zastąpieniu sprawozdawczości rocznej lub dwuletniej przewidzianej w aktach delegowanych jednym sprawozdaniem co trzy lata dotyczącym dyrektywy i aktów delegowanych. Wdrożenie tego nowego podejścia podczas przeglądu aktów

[43] https://www.mobilityits.eu/.

delegowanych spowoduje stopniowe zastąpienie 10 sprawozdań jednym sprawozdaniem sporządzanym co trzy lata.

2.6.2 Wnioski z analizy sprawozdań państw członkowskich

2.6.2.1 Sytuacja w poszczególnych obszarach priorytetowych

Większość państw członkowskich zgłosiła, że prowadzą działania w obszarze priorytetowym I. Jeśli chodzi o MMTIS, wszystkie państwa członkowskie ustanowiły swoje krajowe punkty dostępu; dostępność danych i zgodność z normami UE nadal nie są jednak jednolite, a niektóre krajowe punkty dostępu będą wymagały modernizacji, aby zapewniały dostęp do wszystkich rodzajów danych. Dzięki działaniom na rzecz zaangażowania zainteresowanych stron zwiększyła się liczba publikowanych danych, jednak między państwami członkowskimi nadal istnieją znaczne różnice. Wdrażane są wspólne narzędzia, takie jak mobilityDCAT-AP, a także projekty współfinansowane z instrumentu „Łącząc Europę". Należy jednak poprawić przestrzeganie norm takich jak NeTEx i SIRI. Z drugiej strony widać postępy we wdrażaniu RTTI w ramach inicjatyw krajowych i europejskich, z zastosowaniem różnych metod gromadzenia danych z wykorzystaniem kamer i czujników. Pomimo postępów w zakresie dostępności i wymiany danych nadal utrzymują się rozbieżności w dostępności danych statycznych i dynamicznych. Szeroko wdrażane są standardy takie jak DATEX II i TN-ITS.

Jeżeli chodzi o obszar priorytetowy II, państwa członkowskie aktywnie usprawniają zarządzanie ruchem za pomocą rozwiązań technologicznych mających na celu optymalizację infrastruktury transportowej. Wdrażane są inicjatywy takie jak cyfrowe bliźniaki i technologie automatyzacji w celu skuteczniejszej wizualizacji ruchu i zarządzania nim. Projekty obejmują różnorodne rodzaje transportu wykraczające poza transport drogowy, w tym transport kolejowy oraz multimodalne środowiska miejskie. Kluczową rolę odgrywa integracja transportu towarowego, a w miastach testowane są różne rozwiązania w zakresie zarządzania dostępem dla transportu towarowego w celu poprawy wydajności sieci. Inicjatywy związane z elektronicznymi informacjami dotyczącymi transportu towarowego (eFTI) umożliwiają przejście na cyfrową wymianę danych i usprawnienie przepływów logistycznych. Wśród wyzwań wymienia się integrację złożonych ekosystemów i normalizację interfejsów, co wskazuje na potrzebę zapewnienia zharmonizowanego wsparcia na szczeblu europejskim.

Ze sprawozdań dotyczących obszaru priorytetowego III wynika, że osiągnięto już dojrzałość, ale konieczne jest też stałe zaangażowanie sektora prywatnego. Wszystkie państwa członkowskie wdrożyły system eCall oparty na numerze 112, a obecnie trwa proces przechodzenia na sieci 4G/5G. Dane statyczne dotyczące bezpiecznych parkingów dla ciężarówek są dość obszerne, choć nadal występują luki w dostępności danych, szczególnie w odniesieniu do sektora prywatnego. Dzięki współpracy w ramach platformy Dane do celów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego możliwe jest lepsze wykorzystanie danych pokładowych i lepsze wykrywanie zdarzeń związanych z bezpieczeństwem drogowym w ramach SRTI. Konwergencja SRTI z C-ITS umożliwia rozszerzenie zasięgu usług. Dostęp do danych SRTI należących do prywatnych posiadaczy pozostaje jednak ograniczony. Trwające przeglądy rozporządzeń delegowanych (UE) nr 885/2013 i (UE) nr 886/2013 mają na celu wyeliminowanie tych ograniczeń.

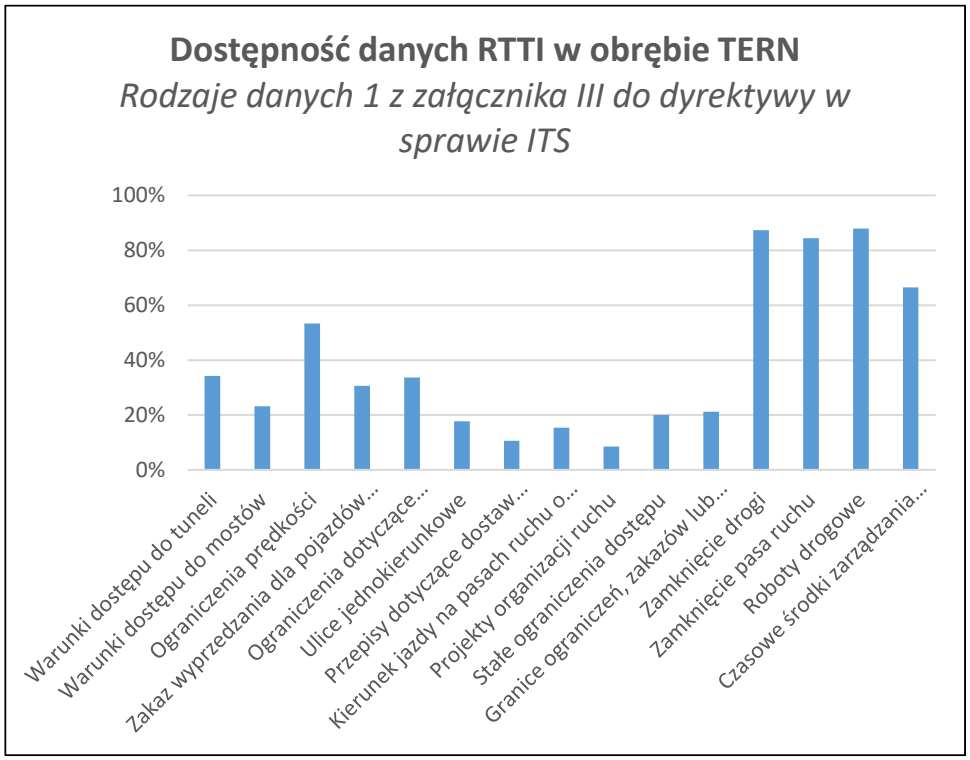
Jeżeli chodzi o obszar priorytetowy IV, zgłoszono liczne projekty i inicjatywy w zakresie C-ITS, które koncentrują się na kluczowych aspektach, takich jak wdrażanie w terenie i protokoły komunikacyjne. Pomimo wcześniejszych niepowodzeń legislacyjnych obecnie szereg krajów

wdraża usługi operacyjne oparte na wspólnych specyfikacjach w ramach wspólnych projektów promujących harmonizację. Platforma C-Roads łączy 16 państw członkowskich oraz inne kraje w celu zapewnienia harmonizacji we wdrażaniu C-ITS i wspiera różne projekty współfinansowane z instrumentu „Łącząc Europę", takie jak C-Roads Extended, mające na celu dalszą poprawę jakości usług.

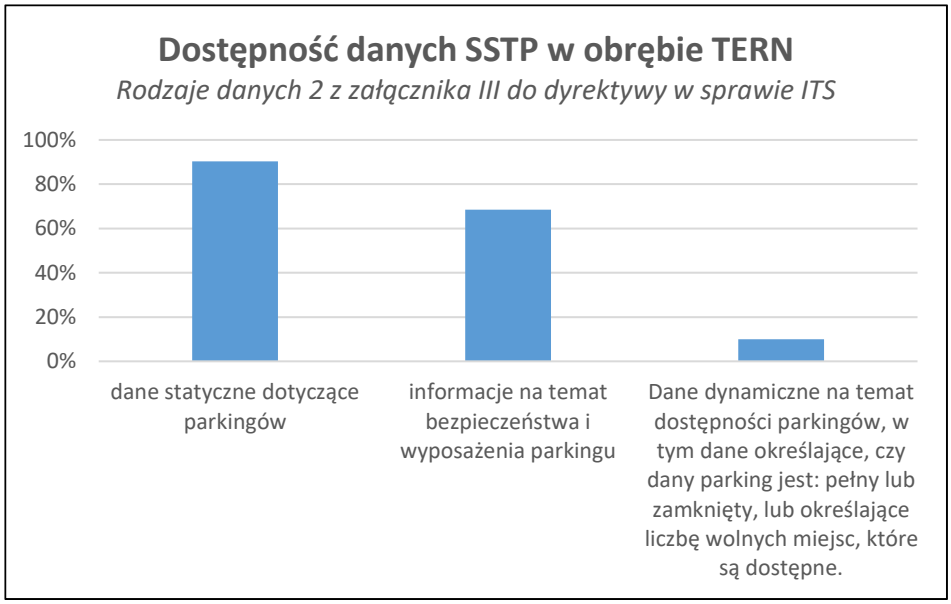
2.6.2.2 Dostępność danych i usług

Na poniższych wykresach przedstawiono dostępność kluczowych zbiorów danych RTTI, SSTP i SRTI, wymienionych w załączniku III do dyrektywy w sprawie ITS, w obrębie transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (TERN) (*udział każdego państwa członkowskiego oblicza się proporcjonalnie do długości jego sieci TERN*).

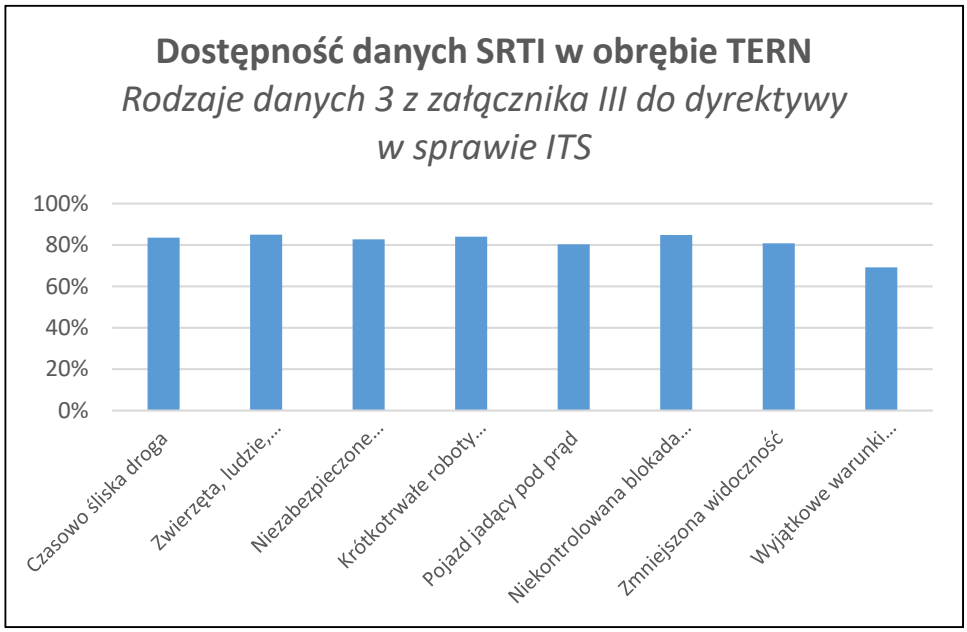
Rys. 1: Dostępność danych RTTI w obrębie TERN



Rys. 2: Dostępność danych SSTP w obrębie TERN



Rys. 3: Dostępność danych SRTI w obrębie TERN



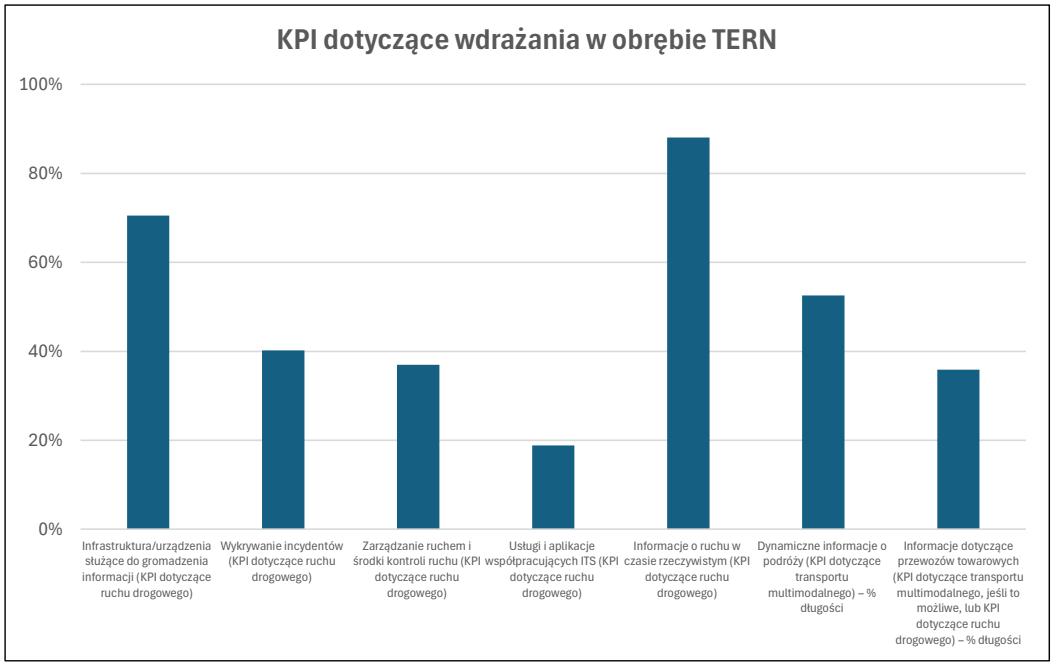
Dane dotyczące lokalizacji zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych są dostępne dla 37 % całej sieci transportowej. Często brakuje jednak informacji o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach dostępu.

Usługi SRTI (załącznik IV do dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych) są obecnie wdrożone na 83 % TERN, przy czym sześć państw członkowskich nie zgłosiło żadnych takich usług.

2.6.2.3 Kluczowe wskaźniki skuteczności działania (KPI)

Na poniższym schemacie podsumowano KPI dotyczące wdrażania w obrębie TERN (*udział każdego państwa członkowskiego oblicza się proporcjonalnie do długości jego sieci TERN*):

Rys. 4: KPI dotyczące wdrażania w obrębie TERN



Sprawozdawczość w zakresie KPI dotyczących korzyści nie była obowiązkowa w 2025 r., jednak niektóre państwa członkowskie zgłosiły dane liczbowe na temat trzech KPI dotyczących korzyści. Zgłoszono bardzo zróżnicowane wartości w odniesieniu do zmiany czasu podróży i ograniczenia emisji CO_2, przy czym przeważnie odnotowano niewielkie ograniczenia na poziomie sieci, ale czasami dość znaczące spadki w przypadku poszczególnych odcinków sieci przed wdrożeniem rozwiązań ITS i po ich wdrożeniu. Bardziej znaczący spadek odnotowano pod względem liczby wypadków drogowych, nawet w skali całej sieci. W kilku sprawozdaniach podkreślono trudności z oddzieleniem wpływu ITS od innych czynników (wzrost ruchu, elektryfikacja floty itp.).

Chociaż sprawozdawczość w zakresie KPI dotyczących finansów była obowiązkowa w 2025 r., dla niektórych państw członkowskich okazała się ona trudna, a czasami niemożliwa do oddzielenia od ogólnych kosztów inwestycji drogowych i utrzymania dróg. Udział inwestycji w ITS wynosił często około 1% całkowitych inwestycji drogowych, chociaż w kilku państwach członkowskich sięgał 4–6 %, a w jednym kraju nawet przekroczył 14 %, co prawdopodobnie wynikało z niedawno zrealizowanych nowych projektów wdrożeniowych w tych krajach. Podobnie publiczne koszty eksploatacji i utrzymania wynosiły często od 2 000 do 4 000 EUR na kilometr, z nadzwyczajną kwotą 32 000 EUR na kilometr odnotowaną w jednym państwie członkowskim.

2.7 Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

Zgodnie z art. 16 dyrektywy w sprawie ITS Komisja została zobowiązana do ustanowienia Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, która ma doradzać Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS. Grupę tę ustanowiono decyzją Komisji w 2011 r.[44], która obowiązywała do sierpnia 2017 r. Decyzją zmieniającą przyjętą przez Komisję 22 marca 2024 r. zniesiono ten termin i wprowadzono obowiązek konsultowania się z grupą w sprawie programu roboczego określonego w dyrektywie w sprawie ITS. Po

[44] 2011/C 135/03, Dz.U. C 135 z 5.5.2011, s. 3.

przyjęciu zmienionej decyzji Komisja ogłosiła nowe zaproszenie do zgłaszania kandydatur na członków grupy, a w maju 2024 r. wybrano 25 członków.

Pierwsze posiedzenie grupy odbyło się 6 czerwca 2024 r., a jego celem było omówienie projektu programu roboczego ITS. Następnie zorganizowano wspólne warsztaty z udziałem członków Europejskiego Komitetu ds. ITS w celu przeprowadzenia wstępnych konsultacji dotyczących zakresu działań przewidzianych w programie roboczym: najpierw w grudniu 2024 r. w celu omówienia zakresu zmian w rozporządzeniu delegowanym w sprawie SRTI, następnie w czerwcu 2025 r. celem omówienia zakresu specyfikacji dotyczących C-ITS, a ostatnio w styczniu 2026 r., aby omówić zakres zmian w rozporządzeniu delegowanym w sprawie SSTP. 19 maja 2025 r., w połączeniu z europejskim kongresem ITS w Sewilli, odbyło się nieformalne spotkanie „Przyjaciół ITS" (czyli członków Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS i Europejskiego Komitetu ds. ITS) poświęcone dyskusji na temat wdrażania Planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego[45].

Grupę informuje się również o badaniach, konsultacjach społecznych i warsztatach dotyczących inteligentnych systemów transportowych (ITS) oraz regularnie zaprasza się jej członków do udziału w tych wydarzeniach.

3 ŚRODKI WSPIERAJĄCE I WSPÓŁPRACA

Istotą dyrektywy w sprawie ITS i rozporządzeń delegowanych do niej jest współpraca oraz zharmonizowane wdrażanie. Zmiana dyrektywy w sprawie ITS w 2023 r. wzmocniła te aspekty przez nałożenie na państwa członkowskie obowiązku współpracy, na przykład w ramach projektów koordynacyjnych wspieranych przez UE oraz, w razie potrzeby, z odpowiednimi zainteresowanymi stronami w zakresie operacyjnych aspektów wdrażania specyfikacji.

Wielokrajowe projekty w zakresie ITS, współfinansowane z instrumentu „Łącząc Europę" i często obejmujące kilka korytarzy TEN-T, umożliwiają wyposażenie długich odcinków dróg w zharmonizowane i interoperacyjne usługi, infrastrukturę i urządzenia ITS. Realizowane obecnie w ramach instrumentu „Łącząc Europę" projekty wielokrajowe w zakresie ITS – MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS i VERKKO – obejmują łącznie 20 państw członkowskich i dziesiątki tysięcy kilometrów bazowej i kompleksowej sieci drogowej TEN-T (TERN), zapewniając skoordynowane wdrażanie ITS i usług C-ITS.

Projekt C-Roads Extended, w połączeniu z krajowymi projektami C-Roads i projektem SCALE, obejmuje łącznie 15 państw członkowskich w obszarze C-ITS. W projekt X-HeERO zaangażowanych jest 7 państw członkowskich i Mołdawia w obszarze eCall. Uczestnikami projektu TISGRADE są 20 państw członkowskich, Norwegia i główni usługodawcy z UE współpracujący w dziedzinie gromadzenia, jakości i walidacji danych oraz modernizacji krajowych punktów dostępu.

Wcześniejsze działania wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę" DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO i NAPCORE zostały obecnie połączone w trwające działanie z zakresie pomocy technicznej w ramach instrumentu „Łącząc Europę" o nazwie NAPCORE-X (2025–2027), które obejmuje wszystkie państwa członkowskie i wszystkie specyfikacje.

[45] COM(2025) 95 final.

Jego celem jest koordynacja dostosowania aspektów operacyjnych wdrażania dyrektywy w sprawie ITS w odniesieniu do wszystkich danych dotyczących dróg i transportu multimodalnego oraz aspektów związanych z krajowymi punktami dostępu (np. standardy i architektura danych, definicje danych, metadane, jakość danych, ocena zgodności, rozpowszechnianie i szkolenia), a także przyczynienie się do tworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności[46].

Te wielokrajowe działania w ramach instrumentu „Łącząc Europę" stanowią obecnie zdecydowaną większość projektów w zakresie ITS współfinansowanych z tego instrumentu, zarówno pod względem liczby, jak i wielkości inwestycji (zob. poniżej).

Rys. 5: Obecny udział państw członkowskich w projektach wielokrajowych w zakresie ITS współfinansowanych z instrumentu „Łącząc Europę"

Projekty wielokrajowe współfinansowane z instrumentu „Łącząc Europę"	Austria	Belgia	Bułgaria	Chorwacja	Cypr	Czechy	Dania	Estonia	Finlandia	Francja	Niemcy	Grecja	Węgry	Irlandia	Włochy	Łotwa	Litwa	Luksemburg	Malta	Niderlandy	Polska	Portugalia	Rumunia	Słowacja	Słowenia	Hiszpania	Szwecja
VERKKO	■	■			■		■	■	■		■			■	■	■				■			■				■
X4ITS	■			■		■							■							■			■		■			
MERIDIAN		■									■			■	■	■				■			■					
MATIS/MATIS2										■					■							■				■		
SCALE	■									■					■											■		
C-Roads Extended	■	■				■			■	■	■	■		■	■					■		■	■	■	■	■		
TISGRADE	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■	■
X-HeERO		■			■						■				■			■						■			■	
NAPCORE/NAPCORE-X	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Trwające obecnie inicjatywy państw członkowskich, takie jak platforma C-Roads, platforma Dane do celów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (DFRS)[47] i grupa zadaniowa ds. RTTI, umożliwiają dalszą koordynację i współpracę między państwami członkowskimi oraz z innymi publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami[48].

4 WYKORZYSTANE I POTRZEBNE ZASOBY FINANSOWE

Od czasu opublikowania w 2019 r. drugiego sprawozdania z postępów we wdrażaniu poczyniono znaczne postępy we wdrażaniu usług. Ponieważ bardzo trudno jest oddzielić koszty ściśle związane z wdrożeniem specyfikacji od kosztów wdrożenia i eksploatacji usług ITS oraz samej infrastruktury fizycznej ITS, niektóre z poniższych danych liczbowych należy traktować jako ogólny obraz całościowych wysiłków na rzecz wdrożenia takich usług, co nie jest wymogiem wynikającym z samej dyrektywy w sprawie ITS.

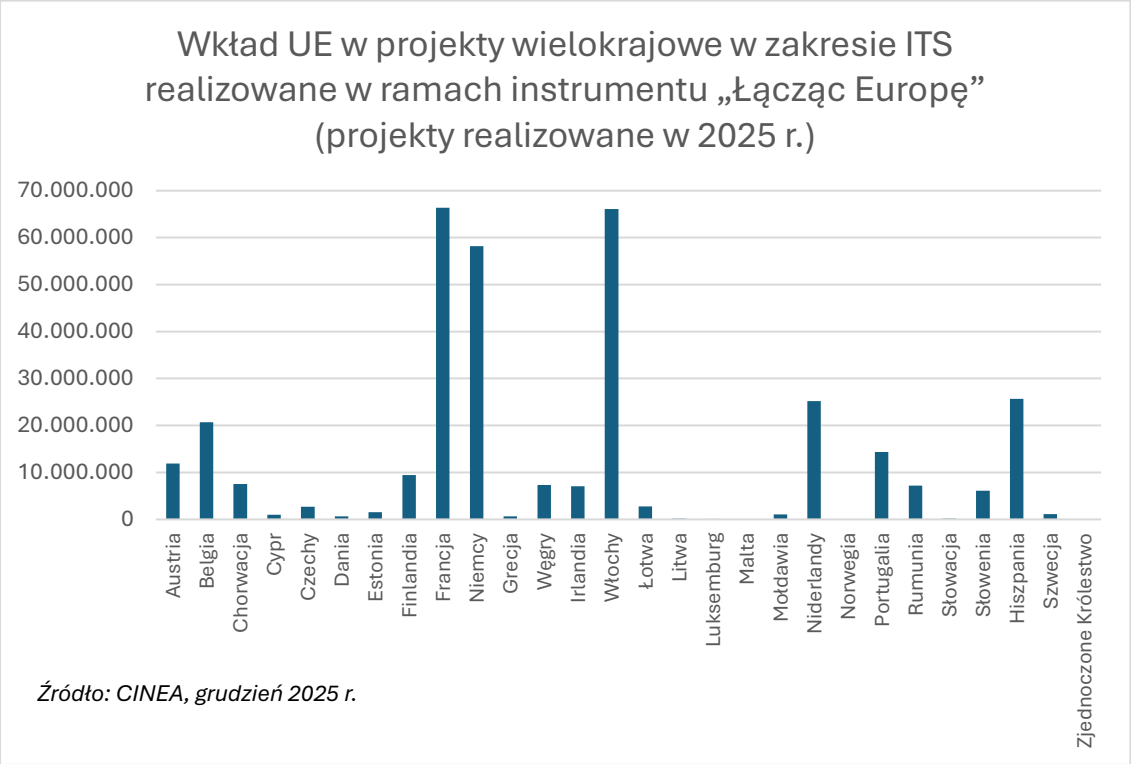
Kluczową rolę w finansowaniu tego wdrażania odgrywa w szczególności budżet instrumentu „Łącząc Europę" (CEF 1 i 2, w tym projekty finansowane z budżetu na politykę spójności). W latach 2014–2025 przeznaczono z niego na ten cel ponad 850 mln EUR ze środków unijnych, co umożliwiło zainwestowanie kwoty 1,9 mld EUR we wdrażanie ITS (w tym eCall) oraz usług C-ITS[49].

W ciągu ostatnich pięciu lat zdecydowaną większość tych funduszy przeznaczono na opisane powyżej projekty wielokrajowe w zakresie ITS, z których część potrwa do końca 2027 r. Na

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Inicjatywy te opisano bardziej szczegółowo w towarzyszącym dokumencie roboczym służb Komisji.
[49] Źródło: Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

rys. 6 poniżej przedstawiono udział finansowania w EUR w podziale na kraje dla tych dziewięciu trwających projektów wielokrajowych w zakresie ITS (z wyjątkiem NAPCORE/NAPCORE-X).

Rys. 6: Wkład UE w projekty wielokrajowe w zakresie ITS realizowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę”



Źródło: CINEA, grudzień 2025 r.

Od czasu ostatniego sprawozdania z postępów we wdrażaniu uruchomiono dodatkowe działania wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – NAPCORE i Data4PT, a także trwające obecnie działanie w zakresie pomocy technicznej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – NAPCORE-X z udziałem wszystkich państw członkowskich; ich celem jest wsparcie wdrażania specyfikacji, w tym prac przygotowawczych dotyczących norm. W rezultacie maksymalny łączny wkład UE wyniósł 23,5 mln EUR. Podobnie finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę” przeznaczono na ustanowienie unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS i zarządzanie nim przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji, przy łącznym koszcie wynoszącym 6,26 mln EUR na lata 2017–2026.

Dodatkowe koszty obejmują wydatki związane z przeglądem specyfikacji (RTTI, MMTIS, eCall i SRTI) oraz zmianą dyrektywy w sprawie ITS, co wymagało usług doradczych (1,8 mln EUR w latach 2018–2025), a także z organizacją wydarzeń dotyczących ITS i udziałem w nich, takich jak światowe i europejskie kongresy ITS (1,1 mln EUR na lata 2018–2025).

Jeżeli chodzi o normy, większość kosztów poniesiono w związku z pracami przygotowawczymi dotyczącymi wyżej wymienionych działań wspierających program i działań w zakresie pomocy technicznej w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, oprócz dotacji bezpośrednich dla europejskich organizacji normalizacyjnych (1,4 mln EUR na lata 2018–2025).

Od czasu pandemii w 2020 r. wszystkie posiedzenia Europejskiego Komitetu ds. ITS[50] i Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS[51] oraz prawie wszystkie posiedzenia grupy ekspertów ds. ITS i europejskiej platformy wdrożenia eCall[52] były organizowane w formie wideokonferencji, w związku z czym zwrot kosztów nie był konieczny.

Jak już wspomniano w drugim sprawozdaniu z postępów we wdrażaniu, koszty związane z wdrożeniem dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS) oraz rozporządzeń delegowanych do niej, które to koszty dotyczą głównie ułatwienia i harmonizacji dostępu do danych przeznaczonych do ponownego wykorzystania w celu opracowania usług ITS, wydają się rozsądne. Stwierdzenie to jest szczególnie uzasadnione, jeśli koszty te porówna się z kosztami wdrożenia usług. Konieczne będą dalsze działania mające na celu wdrożenie nowych wymogów wynikających ze zmiany dyrektywy z 2023 r., w szczególności dotyczących obowiązkowej dostępności i wdrażania kluczowych danych i usług.

5 WNIOSKI

Od czasu przyjęcia dyrektywy w sprawie ITS poczyniono znaczne postępy w jej wdrażaniu. Ostatnia zmiana wprowadzona dyrektywą (UE) 2023/2661 przyniosła istotne modyfikacje, mające zwłaszcza na celu poprawę dostępności danych, koordynacji i integracji z nowymi zagadnieniami dotyczącymi ITS. Inicjatywy oparte na współpracy, realizowane dzięki finansowaniu z instrumentu „Łącząc Europę", umożliwiły wdrożenie ITS i usług C-ITS na szeroką skalę w obrębie TERN i poza nią, podkreśliły znaczenie współpracy między państwami członkowskimi a zainteresowanymi stronami, a także promowały harmonizację i poprawę jakości usług poprzez skoordynowane działania. Z wdrożeniami tymi związane są uzasadnione koszty i konieczne będą dalsze działania w celu spełnienia nowych wymogów wprowadzonych zmianą dyrektywy z 2023 r. Kluczową rolę w kształtowaniu tego rozwoju i kierowaniu nim odegrały Europejski Komitet ds. ITS oraz Grupa Doradcza, a także współpraca z ekspertami z państw członkowskich oraz między nimi.

Rozwinięto też w znacznym stopniu system sprawozdawczości dzięki wprowadzeniu nowego wzoru i KPI, które pozwalają lepiej zrozumieć wdrażanie ITS, ich skutki oraz finansowanie. Chociaż dokładne wyodrębnienie skutków rozwiązań w zakresie ITS od innych czynników sieciowych nadal stanowi wyzwanie, dzięki sprawozdaniom uzyskano cenne informacje na temat tendencji takich jak spadek liczby wypadków drogowych i ograniczenie emisji CO_2. Zacieśnienie współpracy między państwami członkowskimi a zainteresowanymi stronami powinno zapewnić trwałość tych pozytywnych zmian i sprzyjać tworzeniu środowiska, w którym ITS mogą się rozwijać poprzez innowacje i współpracę. W przyszłości kluczowe znaczenie dla wykorzystania ITS w celu poprawy mobilności i bezpieczeństwa transportu w całej UE będą miały zrównoważone inwestycje w technologie i normalizację.

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pl&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=pl&groupID=2481.