

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

Inteligentne systemy transportowe w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsy z innymi rodzajami transportu *I**

P6_TA(2009)0283

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (COM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD))

(2010/C 184 E/70)

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0887),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 ust. 1 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0512/2008),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0226/2009),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy w przypadku uznania przez nią za stosowne wprowadzenia znaczących zmian do wniosku lub zastąpienia tegoż innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

—

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

P6_TC1-COD(2008)0263

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 23 kwietnia 2009 w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/.../WE ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji ||,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Nasilenie transportu drogowego związane ze wzrostem gospodarki europejskiej oraz wymogami w zakresie mobilności obywateli jest podstawową przyczyną coraz większego zatłoczenia infrastruktury drogowej i zużycia energii, jak również problemów ekologicznych i społecznych.
- (2) Reakcja na te główne wyzwania nie może ograniczać się do tradycyjnych metod, w tym szczególnie do rozbudowy istniejącej infrastruktury transportu drogowego. Innowacja odegra główną rolę w znalezieniu odpowiednich rozwiązań dla Wspólnoty.
- (3) **Inteligentne systemy transportowe (ITS) to zaawansowane aplikacje, które – choć same nie są nośnikami informacji jako takich – mają na celu świadczenie innowacyjnych usług w zakresie rodzajów transportu i zarządzania ruchem oraz pozwalają na lepsze informowanie różnych użytkowników, dając im możliwość bezpieczniejszego, bardziej skoordynowanego i „inteligentniejszego” korzystania z sieci transportowych.**
- (4) Zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w sektorze transportu drogowego oraz jego interfejsów z innymi rodzajami transportu (ITS) znacząco przyczyni się do poprawy oddziaływania na środowisko, efektywności, w tym efektywności energetycznej, bezpieczeństwa i ochrony transportu drogowego oraz mobilności pasażerów i towarów, przy jednoczesnym zapewnieniu funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zwiększonych poziomów konkurencyjności i zatrudnienia.
- (5) **Kilka zaawansowanych aplikacji i mechanizmów wspólnotowych opracowano dla różnych rodzajów transportu, takich jak transport kolejowy (ERTMS i TAF-TSI), transport morski i śródlądowe drogi wodne (LRITS, SafeSeaNet, VTMISS, RIS), transport lotniczy (SESAR) oraz transport lądowy, na przykład transport żywego inwentarza.**
- (6) Postępy w zastosowaniu technologii informacyjnych i komunikacyjnych do innych form transportu powinny obecnie znaleźć odzwierciedlenie w rozwoju sektora transportu drogowego, szczególnie w celu zapewnienia wyższych poziomów integracji w tym zakresie pomiędzy transportem drogowym a innymi rodzajami transportu.

⁽¹⁾ *Opinia z dnia 13 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.).*

⁽²⁾ Dz.U. C

⁽³⁾ *Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r.*

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- (7) W niektórych państwach członkowskich technologie te są już wdrażane w sektorze transportu drogowego na poziomie krajowym, jednak takie wdrażanie pozostaje fragmentaryczne i nieskoordynowane i nie jest w stanie zapewnić ciągłości geograficznej usług ITS w całej Wspólnocie.
- (8) Aby zapewnić skoordynowane i skuteczne wdrażanie ITS na terenie całej Wspólnoty, należy wprowadzić wspólne specyfikacje. W pierwszym rzędzie priorytetowo należy potraktować cztery główne obszary rozwoju i wdrażania ITS.
- (9) Wspólne specyfikacje powinny między innymi uwzględniać i czerpać z doświadczenia i wyników już uzyskanych w tym obszarze, szczególnie w kontekście inicjatywy eBezpieczeństwo (eSafety) ⁽¹⁾, uruchomionej przez Komisję w kwietniu 2002 r. W ramach tej inicjatywy Komisja ustanowiła Forum eSafety w celu promowania i dalszej realizacji zaleceń na rzecz wsparcia rozwoju, wdrażania i wykorzystania systemów eBezpieczeństwa.
- (10) Pojazdy użytkowane głównie ze względu na ich wartość historyczną, po raz pierwszy zarejestrowane, homologowane lub dopuszczone do ruchu przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy i przepisów wykonawczych do niej, nie powinny być objęte zasadami i procedurami ustalonymi w niniejszej dyrektywie.**
- (11) ITS powinny czerpać z interoperacyjnych systemów opartych na otwartych i publicznych standardach, dostępnych na zasadach niedyskryminacyjnych wszystkim dostawcom i użytkownikom aplikacji i usług.
- (12) Konieczne jest zapewnienie w przyszłości interoperacyjności aplikacji i usług poprzez wdrożenie ITS, a także - w stosownych przypadkach - zadbanie o zgodność wsteczną z aplikacjami i usługami ITS.**
- (13) Wdrażanie i wykorzystanie aplikacji i usług ITS będzie wiązało się z przetwarzaniem danych osobowych. Takie przetwarzanie należy przeprowadzać zgodnie z zasadami wspólnotowymi, określonymi między innymi w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽²⁾ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej ⁽³⁾.
- (14) Wdrażanie i wykorzystanie aplikacji i usług ITS oraz w szczególności informacji o ruchu i podróży będzie się wiązało z przetwarzaniem i wykorzystaniem danych dotyczących dróg, ruchu i podróży, stanowiących część dokumentów będących w posiadaniu podmiotów sektora publicznego państw członkowskich. Takie przetwarzanie i wykorzystywanie powinno odbywać się zgodnie z zasadami wspólnotowymi określonymi w dyrektywie 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego ⁽⁴⁾.
- (15) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE ⁽⁵⁾ ustanawia ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, z kolei dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE ⁽⁶⁾ i 2003/37/WE ⁽⁷⁾ odnoszą się odpowiednio do homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych oraz ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn. Chociaż przepisy w tych dyrektywach obejmują urządzenia związane z ITS zainstalowane w pojazdach, nie mają zastosowania do urządzeń i oprogramowania ITS zewnętrznej infrastruktury drogowej, które powinny być objęte analogicznymi, krajowymi procedurami homologacji typu.

⁽¹⁾ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁽²⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31

⁽³⁾ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37

⁽⁴⁾ Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- (16) W przypadku aplikacji i usług ITS, dla których wymagane są dokładne i gwarantowane usługi pozycjonowania i pomiaru czasu, zastosować należy satelitarne urządzenia infrastruktury lub inną technologię zapewniającą równorzędny poziom dokładności ⁽¹⁾, **np. Wydzieloną łączność małego zasięgu (dsrc)**.
- (17) Główne zainteresowane strony, w tym dostawcy usług ITS, stowarzyszenia użytkowników ITS, przewoźnicy i operatorzy obiektów, przedstawiciele przemysłu wytwórczego, partnerzy społeczni, stowarzyszenia branżowe i władze lokalne, powinny mieć możliwość doradzania Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania ITS na terenie Wspólnoty.
- (18) Środki niezbędne do realizacji niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽²⁾.
- (19) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania środków dotyczących zmiany załączników i środków ustanawiających bardziej szczegółowe specyfikacje w zakresie rozwoju, wprowadzania i wykorzystywania interoperacyjnych ITS. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i służą wprowadzaniu zmian w odniesieniu do innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi, innymi niż istotne elementami, muszą być one przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) W celu zagwarantowania skoordynowanego podejścia, Komisja powinna zapewnić spójność pomiędzy działaniami komitetu ustanowionego na mocy niniejszej dyrektywy a działaniami komitetu ustanowionego na mocy dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie ⁽³⁾, komitetu ustanowionego na mocy rozporządzenia Rady (EWG) (Nr) 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽⁴⁾ oraz komitetu, o którym mowa w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ⁽⁵⁾.
- (21) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, mianowicie zapewnienia skoordynowanego wdrożenia i użycia interoperacyjnych ITS w całej Wspólnocie, nie mogą zostać zrealizowane w wystarczającym zakresie przez państwa członkowskie ||, a cele te, ze względu na swoją skalę i rezultaty, mogą być lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w powyższym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy skoordynowanego **i spójnego** wdrażania i stosowania ITS, w tym **interoperacyjnych ITS**, na terenie Wspólnoty oraz sporządzania koniecznych w tym celu specyfikacji.

Dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich ITS **dla podróżnych, pojazdów i infrastruktury oraz ich interakcji** w dziedzinie transportu drogowego, w tym **transportu miejskiego**, i interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Stosowanie niniejszej dyrektywy oraz środków, o których mowa w art. 4, ma miejsce bez uszczerbku dla wymogów państw członkowskich w zakresie porządku i bezpieczeństwa publicznego.

⁽¹⁾ Zob. rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1), oraz rozporządzenie (WE) nr 683/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:

- (a) „inteligentne systemy transportowe (ITS)” oznaczają systemy, w których zastosowane są systemy informacyjne i komunikacyjne, wykorzystane w transporcie drogowym (w tym w infrastrukturze, w pojazdach i przez użytkowników) **i w zarządzaniu ruchem i mobilnością** oraz na potrzeby interfejsów z innymi rodzajami transportu, **w tym również na potrzeby multimodalnych i interoperacyjnych systemów sprzedaży biletów**;
- (b) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;
- (c) „aplikacja ITS” oznacza operacyjne narzędzie zastosowania ITS;
- (d) „usługa ITS” oznacza wdrożenie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności i wygody oraz ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;
- (e) „dostawca usług ITS” oznacza dowolny podmiot, publiczny lub prywatny, świadczący usługę ITS;
- (f) „użytkownik ITS” oznacza dowolnego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, **szczególnie narażonych użytkowników sieci transportu**, użytkowników i operatorów infrastruktury transportu drogowego, osoby zarządzające flotą oraz podmioty obsługi w nagłych wypadkach;
- (g) „urządzenie nomadyczne” oznacza element komunikacji lub urządzenie do przetwarzania informacji, które kierowca może wziąć do pojazdu i używać w czasie prowadzenia pojazdu, na przykład telefon komórkowy, system nawigacji lub podręczny komputer osobisty;
- (h) „platforma” oznacza zintegrowane otoczenie funkcjonalne, techniczne i operacyjne umożliwiające wdrażanie, realizację i wykorzystywanie aplikacji i usług ITS;
- (i) **„szczególnie narażeni użytkownicy sieci transportu” to niezmotoryzowani uczestnicy ruchu, np. piesi, rowerzyści i motocykliści, a także osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej mobilności;**
- (j) **„minimalny zakres stosowania aplikacji i świadczenia usług ITS” oznacza podstawowy zakres aplikacji i usług ITS stanowiących nieodzowne elementy transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T).**

Artykuł 3

Wdrażanie ITS

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki, aby zapewnić skoordynowane wdrażanie i stosowanie **wydajnych** interoperacyjnych aplikacji i usług ITS na terenie Wspólnoty.
2. **Państwa członkowskie zapewniają, o ile to możliwe, zgodność wsteczną z aplikacjami i usługami ITS we Wspólnocie.**
3. Państwa członkowskie w szczególności:
 - (a) zapewniają użytkownikom ITS i dostawcom usług ITS dostęp do wiarygodnych i regularnie uaktualnianych stosownych informacji dotyczących transportu drogowego;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- (b) zapewniają możliwość wymiany danych na temat ruchu drogowego i podróży oraz innych stosownych informacji między właściwymi ośrodkami informacji o ruchu i kontroli ruchu w różnych regionach i różnych państwach członkowskich;
- (c) **stosują ITS w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu oraz do interfejsów między nimi, gwarantując tym samym wysoki stopień integracji wszystkich rodzajów transportu;**
- (d) podejmują konieczne środki służące wdrażaniu systemów ITS związanych z bezpieczeństwem i ochroną w pojazdach i elementach infrastruktury oraz rozwojowi bezpiecznych interfejsów człowiek-urządzenie (HMI), szczególnie w urządzeniach nomadycznych;
- (e) podejmują konieczne środki służące integracji, w ramach jednolitej platformy, różnych aplikacji ITS związanych z wymianą informacji i komunikacją między pojazdami i elementami infrastruktury drogowej;
- (f) **unikają rozproszenia i braku ciągłości geograficznej.**

4. Na potrzeby aplikacji i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z pozycjonowaniem i pomiarem czasu, wykorzystana jest infrastruktura satelitarna lub inna technologia zapewniająca równorzędne poziomy dokładności, **taka jak DSRC.**

5. Przyjmując środki przewidziane w ust. 1 i 2, państwa członkowskie **wymagają zgodności z zasadami określonymi** w załączniku I.

6. Państwa członkowskie uwzględniają rzeźbę terenu regionów geograficznie odizolowanych oraz odległości, jakie należy przebyć, aby do nich dotrzeć, w przypadku konieczności odstępując od zasady efektywności kosztowej, o której mowa w załączniku I.

Artykuł 4

Specyfikacje

1. Komisja określa specyfikacje wdrażania i stosowania ITS w następujących obszarach priorytetowych:
 - (a) optymalne wykorzystanie danych dotyczących dróg, ruchu i podróży;
 - (b) ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi w ramach europejskich korytarzy transportowych i w konurbacjach;
 - (c) bezpieczeństwo i ochrona ruchu drogowego;
 - (d) integracja pojazdu w ramach infrastruktury transportowej.
- (2) **Komisja określa wymogi dotyczące obowiązkowego udostępniania i stosowania w minimalnym zakresie aplikacji i usług ITS, zwłaszcza w następujących dziedzinach:**
 - (a) **świadczenie w całej UE usług w zakresie dostarczania informacji w czasie rzeczywistym na temat ruchu i podróżowania;**
 - (b) **dane i procedury dotyczące świadczenia w minimalnym zakresie bezpłatnych powszechnych usług związanych z informowaniem o ruchu;**
 - (c) **skoordynowane wprowadzenie systemu eCall w całej Europie;**
 - (d) **odpowiednie środki w zakresie bezpiecznych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, a także w zakresie telematycznych systemów parkowania i rezerwacji.**

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

3. **Komisja określa specyfikacje niezbędne ze względu na wdrożenie i korzystanie z ITS w zakresie wykraczającym poza minimalny zakres stosowania aplikacji i usług ITS do budowy lub utrzymania transeuropejskich sieci drogowych (TERN) współfinansowanych przez Wspólnotę.**
4. Specyfikacje są **zgodne z zasadami określonymi** w załączniku I i zawierają przynajmniej elementy główne określone w załączniku II.
5. **W celu zagwarantowania interoperacyjności i wyznaczenia zakresu odpowiedzialności Komisja w razie potrzeby uzupełnia elementy główne przedstawione w załączniku II o specyfikacje dotyczące planowania, wdrożenia i operacyjnego korzystania z usług ITS, a także określa zakres usług i obowiązki usługodawcy.**
6. **Specyfikacje określają również warunki, na jakich państwa członkowskie mogą w porozumieniu z Komisją dyktować dodatkowe zasady świadczenia tych usług na całym ich terytorium lub jego części.**
7. **Środki te, służące wprowadzaniu zmian w odniesieniu do innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 3.**
8. **Komisja przeprowadza odpowiednią ocenę wpływu, zanim przyjmie specyfikacje, o których mowa w ust. 5 i 6.**
9. **Dodatkowe zasady lub elementy główne specyfikacji nieprzewidziane w niniejszej dyrektywie dodaje się do załącznika I lub II, zgodnie z procedurą określoną w art. 251 traktatu.**

Artykuł 5

Homologacja typu dla urządzeń i oprogramowania ITS związanych z infrastrukturą drogową

1. Jeżeli jest to konieczne ze względu na efektywność, w tym efektywność energetyczną, bezpieczeństwo lub ochronę, lub ochronę środowiska, urządzenia i aplikacje ITS niemieszczące się w zakresie dyrektyw 2002/24/WE, 2003/37/WE i 2007/46/WE zostają, przed oddaniem ich do użytku, poddane homologacji typu.
2. **W odniesieniu do urządzeń i aplikacji ITS, o których mowa w ust. 1, odpowiednie specyfikacje dotyczące odpowiedzialności są przekazywane krajowym organom odpowiedzialnym za homologację typu w odniesieniu do urządzeń i aplikacji ITS objętych zakresem niniejszej dyrektywy.**
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o krajowych organach odpowiedzialnych za certyfikację urządzeń i homologację typu, **w tym również w odniesieniu do dostawców aplikacji ITS**, będących przedmiotem niniejszej dyrektywy. Komisja przekazuje te informacje innym państwom członkowskim.
4. Wszystkie państwa członkowskie uznają homologacje typu wystawione przez krajowe organy innych państw członkowskich, o których mowa w ust. 3.
5. **Wyposażenie i oprogramowanie ITS można wprowadzić na rynek i zacząć stosować tylko wówczas, gdy – przy założeniu właściwej instalacji i konserwacji oraz użytkowania zgodnie z przeznaczeniem – nie stanowi ono zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa osób oraz środowiska, w rozumieniu odnośnych uregulowań wspólnotowych, a także, we właściwych przypadkach, dla mienia.**

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

6. Zakłada się, że wyposażenie i oprogramowanie ITS jest zgodne z przyjętymi specyfikacjami, w myśl postanowień art. 4, jeżeli odpowiada w odnośnych przypadkach krajowym lub wspólnotowym standardom określonym zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udostępniania informacji na temat norm technicznych, regulacji i zasad w odniesieniu do usług społeczeństwa informacyjnego ⁽¹⁾.

Artykuł 6

Komitet ds. Norm i Przepisów Technicznych

Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uznaje, że normy określone w art. 5 ust. 6 nie spełniają w pełni przyjętych specyfikacji, określonych w art. 4, zainteresowane państwo członkowskie lub Komisja powiadamia o tym Stały Komitet powołany na podstawie art. 5 dyrektywy 98/34/WE, podając tego przyczyny. Komitet ten wydaje opinię w trybie pilnym.

Uwzględniając opinię komitetu, Komisja powiadamia państwa członkowskie, czy normy te powinny zostać wycofane z zakresu komunikatów, o których mowa w art. 5 niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Zasady dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby **gromadzenie, przechowywanie i przetwarzanie** danych osobowych w kontekście obsługi ITS było prowadzone zgodnie z wspólnotowymi zasadami ochrony wolności i praw podstawowych osób fizycznych, w szczególności dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE.
2. W trosce o ochronę prywatności zachęca się do wykorzystywania, w stosownych przypadkach, anonimowych danych przy korzystaniu z aplikacji lub usług ITS.
3. Dane osobowe są przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest konieczne do korzystania z aplikacji lub usług ITS.
4. W przypadku szczególnych kategorii danych, o których mowa w art. 8 dyrektywy 95/46/WE, dane te są przetwarzane tylko wówczas, gdy osoba, której dane te dotyczą, świadomie udzieliła wyraźnej zgody na ich przetwarzanie.
5. Państwa członkowskie zapewniają ochronę danych i zapisów ITS przeciwko nadużyciom, w tym bezprawnemu dostępowi, zmianom i utracie **oraz dbają, aby nie wykorzystywano ich do celów innych niż określone w niniejszej dyrektywie**.
6. Zastosowanie ma dyrektywa 2003/98/WE.

■

Artykuł 8

Programowanie

1. Komisja przygotowuje roczny plan prac w oparciu o elementy główne określone w załączniku II po raz pierwszy nie później niż ... (*).

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

(*) Trzy miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

2. Komisja uwzględnia wyniki prac przeprowadzonych przez komitety powołane zgodnie z innymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi różnych obszarów ITS, w tym przez Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, o której mowa w art. 10.

3. Komisja w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi dba o ogólną spójność i komplementarność procesu wdrażania ITS z innymi właściwymi strategiami politycznymi, programami i działaniami Wspólnoty.

4. Komisja aktywnie współpracuje ze wspólnotowymi i międzynarodowymi organami normalizacyjnymi w sprawie przepisów określonych w załączniku I i II.

5. Komisja działa zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 9 ust. 2, w celu:

(a) przyjęcia i zmiany rocznego programu pracy;

(b) określenia dziedzin o znaczeniu priorytetowym dla współpracy międzynarodowej.

Roczny program prac oraz dziedziny o znaczeniu priorytetowym dla współpracy międzynarodowej publikuje się w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

6. Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 3, najpóźniej ...
(*) Komisja przyjmuje program roboczy zawierający cele i terminy stosowania elementów podstawowych określonych w załączniku II.

Artykuł 9

Komitet

1. Komisja uzyskuje pomoc ze strony komitetu, zwanego Europejskim Komitetem ds. ITS ||, złożonego z przedstawicieli państw członkowskich, którego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Termin określony w art. 5 ust.6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, zastosowanie ma art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu przepisów art. 8 tej decyzji.

Artykuł 10

Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

1. Komisja ustanawia Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, która będzie doradzać Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS na terenie Wspólnoty. 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.

2. Komisja dopilnowuje, aby przedstawiciele Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS byli kompetentni oraz aby w skład Grupy wchodziła odpowiednia reprezentacja tych sektorów przemysłu i tych użytkowników, których dotyczą środki zaproponowane przez Komisję na mocy niniejszej dyrektywy.

(*) Sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

3. **Do Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS należy wydawanie opinii technicznej na temat projektów specyfikacji, o których mowa w art. 4.**

4. **Prace Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS są prowadzone w sposób przejrzysty.**

Artykuł 11

Sprawozdawczość

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji najpóźniej do ... (*) szczegółowe sprawozdanie w sprawie podejmowanych przez nie krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych określonych w art. 4 ust. 1, które zawiera przynajmniej informacje określone w załączniku III.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji najpóźniej do ... (**) swoje plany dotyczące działań w zakresie ITS na kolejne pięć lat, z uwzględnieniem przynajmniej informacji określonych w załączniku III.
3. Po tej dacie państwa członkowskie przekazują coroczne sprawozdania dotyczące postępów w realizacji tych planów.
4. Komisja **co sześć miesięcy** przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, **w którym opisuje postępy poczynione we wdrażaniu niniejszej dyrektywy, dołączając również analizę funkcjonowania zasad określonych w załączniku I i II, a także ocenia, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.**

Komisja co sześć miesięcy przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii finansowania, a w razie konieczności przedkłada także wniosek dotyczący finansowania zagwarantowania minimalnego zakresu stosowania aplikacji i usług ITS.

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do ... (***) Państwa członkowskie niezwłocznie prześlą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

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

2. Państwa członkowskie prześlą Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 13

Wejście w życie

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

(*) Sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

Artykuł 14

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ZASADY WDRAŻANIA ITS, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3

Wybór i wdrażanie aplikacji i usług ITS opierają się na ocenie potrzeb i prowadzone są z poszanowaniem następujących zasad:

- (a) skuteczność – zdolność do rzeczywistego przyczyniania się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie (na przykład zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, *rozwiązania kwestii dotyczących szczególnie narażonych użytkowników sieci transportu*);
- (b) efektywność kosztowa – stosunek kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
- (c) ciągłość geograficzna – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług na terenie całej Wspólnoty **i na jej granicach zewnętrznych**, w szczególności w ramach TEN-T;
- (d) interoperacyjność – zdolność systemów do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;
- (e) stopień dojrzałości – poziom rozwoju;
- (f) **intermodalność – przenoszenie potoków ładunków z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, kolej bądź wody śródlądowe lub łączenie różnych rodzajów transportu w taki sposób, aby transport drogowy był możliwie najwydajniejszy.**

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

ZAŁĄCZNIK II

GŁÓWNE ELEMENTY SPECYFIKACJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 4

(1) Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży

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

- (a) określenie koniecznych wymogów, aby informacje o ruchu i przewozach przekazywane w czasie rzeczywistym były dokładne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w szczególności:
- dostępność dokładnych danych o drogach publicznych i ruchu w czasie rzeczywistym wykorzystywanych na potrzeby informacji o ruchu i podróży przekazywanych w czasie rzeczywistym dostawcom usług ITS;
 - ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi stronami a właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej;
 - terminowe uaktualnianie danych o drogach publicznych i ruchu wykorzystywanych do informacji o ruchu i podróży w czasie rzeczywistym przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony;
 - terminowe uaktualnianie informacji o ruchu i podróży w czasie rzeczywistym przez dostawców usług ITS;
- (b) określenie koniecznych wymogów, aby dane o drogach publicznych i ruchu (w tym na przykład planów obiegu ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) wykorzystywane na potrzeby map cyfrowych były dokładne i dostępne dla producentów map cyfrowych i dostawców usług, w szczególności:
- dostępność danych o drogach publicznych i ruchu (w tym na przykład planów obiegu ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) gromadzonych przez właściwe organy publiczne na potrzeby dostawców usług ITS;
 - ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi a dostawcami usług ITS;
 - terminowe uaktualnianie danych o drogach publicznych i ruchu (w tym na przykład planów obiegu ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) przez właściwe organy publiczne;
 - terminowe uaktualnianie usług i aplikacji ITS, przy wykorzystaniu danych o drogach publicznych i ruchu, przez dostawców usług ITS;
- (c) określenie minimalnych wymogów w zakresie bezpłatnego przekazywania „powszechnych komunikatów o ruchu” wszystkim użytkownikom dróg, jak również ich minimalnej zawartości, w szczególności:
- dostępność danych o drogach publicznych i ruchu wykorzystywanych do map cyfrowych dla producentów map cyfrowych i dostawców usług;
 - ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi stronami a prywatnymi producentami i dostawcami map cyfrowych;
 - terminowe uaktualnianie danych o drogach publicznych i ruchu do map cyfrowych przez właściwe organy publiczne i podmioty;
 - terminowe uaktualnianie map cyfrowych przez producentów map cyfrowych i dostawców usług;
- (d) określenie minimalnych wymogów w zakresie bezpłatnego przekazywania „powszechnych komunikatów o ruchu” wszystkim użytkownikom dróg, jak również ich minimalnej zawartości, w szczególności:
- użycie znormalizowanej listy informacji drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), które powinny być przekazywane użytkownikom ITS bezpłatnie;
 - kompatybilność i integracja „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje o ruchu i przewozach przekazywane w czasie rzeczywistym.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- (2) Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem drogowym i transportem towarowym w ramach europejskich korytarzy transportowych i w konurbacjach

Specyfikacje dotyczące ciągłości i interoperacyjności usług zarządzania ruchem drogowym i towarowym w ramach europejskich korytarzy transportowych i w konurbacjach obejmują następujące elementy:

- (a) określenie minimalnych/koniecznych wymogów dotyczących ciągłości usług ITS związanych z obsługą transportu towarowego i pasażerskiego w ramach korytarzy transportowych oraz w ujęciu intermodalnym, w szczególności:

- ułatwienie elektronicznej wymiany danych i informacji o ruchu pomiędzy właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/kontroli ruchu, w skali transgranicznej, międzyregionalnej oraz pomiędzy obszarami miejskimi i międzymiastowymi;
- użycie znormalizowanych przepływów informacji lub związanych z ruchem drogowym interfejsów między właściwymi ośrodkami informacji o ruchu/kontroli ruchu;

- (b) określenie koniecznych środków służących wykorzystaniu innowacyjnych technologii ITS (urządzeń radiolokacyjnych (RFID) lub Galileo/Egnos) w ramach wdrażania aplikacji ITS (w szczególności śledzenia przewozów towarowych w zakresie trasy przewozu i zastosowanych rodzajów transportu) na potrzeby logistyki transportu towarowego (*eFreight*), w szczególności:

- dostępność właściwych technologii ITS dla oraz ich wykorzystanie przez podmioty opracowujące aplikacje;
- integracja wyników lokalizacji (na przykład w ramach RFID, **DSRC** lub Galileo/EGNOS) w narzędziach i ośrodkach zarządzania ruchem;

- (c) określenie koniecznych środków służących opracowaniu architektury ITS na potrzeby mobilności miejskiej, w tym zintegrowanego i multimodalnego podejścia do planowania podróży, popytu na transport i zarządzania ruchem, w szczególności:

- dostępność danych o transporcie publicznym, planowaniu podróży, popycie na transport, danych o ruchu i danych o parkowaniu dla ośrodków kontroli miejskiej;
- ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy różnymi ośrodkami kontroli miejskiej zajmującymi się transportem publicznym lub prywatnym oraz w ramach wszystkich możliwych rodzajów transportu;
- integracja wszystkich właściwych danych i informacji w ramach jednolitej architektury;

- (d) określenie środków niezbędnych do zagwarantowania sprawnych usług ITS we Wspólnocie i na jej granicach zewnętrznych.**

- (3) Bezpieczeństwo i ochrona ruchu drogowego

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

- (a) określenie koniecznych środków służących zharmonizowanemu wprowadzeniu ogólnoeuropejskiego systemu wzywania pomocy eCall, w tym:

- dostępność danych wymaganych w pokładowych ITS i możliwość ich wymiany;
- dostępność niezbędnych urządzeń w ośrodkach (ratownictwa) infrastruktury drogowej (punktach dostępu do usług publicznych) otrzymujących dane emitowane z pojazdów;
- umożliwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy pojazdami a ośrodkami (ratownictwa) infrastruktury drogowej (punktami dostępu do usług publicznych);

- (b) określenie koniecznych środków służących zagwarantowaniu bezpieczeństwa użytkowników dróg w zakresie ich pokładowych HMI oraz użycia urządzeń nomadycznych, jak również bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu

- (c) określenie środków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa szczególnie narażonych użytkowników sieci transportu poprzez wykorzystanie systemów zarządzania mobilnością w odniesieniu do dostawców usług i użytkowników w poszanowaniu zasad ADAS oraz HMI.**

- (d) określenie koniecznych środków służących zagwarantowaniu bezpieczeństwa i komfortu szczególnie narażonym użytkownikom dróg, w odniesieniu do wszystkich aplikacji ITS

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- (e) określenie koniecznych środków służących zapewnieniu bezpiecznych miejsc parkingowych dla ciężarówek i pojazdów użytkowych oraz systemów parkowania i rezerwacji wykorzystujących ITS, w szczególności:
- dostępność wystarczającej liczby obiektów parkingowych;
 - dostępność informacji drogowych dotyczących parkowania dla użytkowników;
 - ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy parkingami drogowymi, ośrodkami parkowania a pojazdami;
 - wprowadzenie właściwych technologii ITS w pojazdach i drogowych obiektach parkingowych, które mają aktualizować informacje dotyczące dostępnej przestrzeni parkingowej, na potrzeby rezerwacji.

(4) Integracja pojazdu w ramach infrastruktury transportowej

Specyfikacje dotyczące ITS w zakresie integracji pojazdu w ramach infrastruktury transportowej obejmują następujące elementy:

- (a) określenie koniecznych środków służących zintegrowaniu różnych aplikacji ITS na otwartej platformie pokładowej, w szczególności na podstawie:
- identyfikacji funkcjonalnych wymogów istniejących lub planowanych aplikacji ITS;
 - określenia ogólnodostępnej architektury, która gwarantuje interoperacyjność/wzajemne połączenia z systemami i obiektami infrastruktury;
 - integracji przyszłych, nowych lub ulepszonych aplikacji ITS działających w trybie „włącz i używaj” (*plug and play*) z otwartą platformą pokładową;
 - wykorzystania procesu normalizacji celem zastosowania danej architektury oraz specyfikacji otwartych systemów pokładowych;
- (b) określenie koniecznych środków służących dalszym postępowi w zakresie rozwoju i wprowadzania systemów współpracujących (pojazd-infrastruktura), w szczególności:
- ułatwienie wymiany danych i informacji na linii pojazd-pojazd (V2V), pojazd-infrastruktura (V2I) oraz infrastruktura-infrastruktura (I2I);
 - dostępność dla odpowiednich podmiotów (pojazdu lub infrastruktury drogowej) właściwych danych lub informacji, które mogą być przedmiotem wymiany;
 - użycie znormalizowanego formatu wiadomości w ramach wymiany danych pomiędzy pojazdem a infrastrukturą;
 - określenie infrastruktury komunikacyjnej dla każdego rodzaju wymiany danych i informacji pomiędzy pojazdem a pojazdem, pojazdem a infrastrukturą i infrastrukturą a infrastrukturą;
 - **określenie ram regulacyjnych w odniesieniu do HMI, aby rozwiązać kwestie odpowiedzialności oraz zapewnić bardziej wiarygodne dostosowanie funkcjonalnych zabezpieczeń ITS do zachowania człowieka;**
 - wykorzystanie procesów normalizacji celem zastosowania odpowiednich architektur.
-

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

ZAŁĄCZNIK III

WYTYCZNE DOTYCZĄCE TREŚCI SPRAWOZDAŃ W SPRAWIE KRAJOWYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE ITS,
O KTÓRYCH MOWA W ART. 11

- (1) Sprawozdania w sprawie priorytetowych obszarów określonych w art. 4 ust. 1 przekazywane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 dotyczą poziomu krajowego. Mogą jednak, w odpowiednich przypadkach, zostać rozszerzone na poziom regionalny lub wybrany poziom lokalny.
 - (2) Sprawozdanie, które ma zostać przekazane zgodnie z art. 11 ust. 1, obejmuje przynajmniej następujące informacje:
 - (a) aktualną krajową strategię w odniesieniu do ITS,
 - (b) jej cele oraz leżące u ich podstaw przesłanki,
 - (c) krótki opis stanu wdrażania ITS oraz warunków ramowych,
 - (d) obszary priorytetowe dla bieżących działań oraz powiązanych środków,
 - (e) wskazanie, jak ta strategia i te działania lub środki wspierają skoordynowane i interoperacyjne wdrażanie aplikacji ITS oraz ciągłość usług we Wspólnocie (zob. art. 4 ust. 1).
 - (3) Sprawozdanie, które ma zostać przekazane zgodnie z art. 11 ust. 2, obejmuje przynajmniej następujące informacje:
 - (a) narodową strategię w odniesieniu do ITS, w tym jej cele,
 - (b) szczegółowy opis wdrażania ITS oraz warunków ramowych,
 - (c) planowane obszary priorytetowe dla działań i powiązanych środków, z uwzględnieniem wskazania, jak te działania i środki odnoszą się do obszarów priorytetowych określonych w art. 4 ust. 1,
 - (d) szczegółowe informacje dotyczące realizacji bieżących i planowanych działań w odniesieniu do
 - instrumentów
 - zasobów
 - konsultacji i aktywnych zainteresowanych stron
 - głównych etapów
 - monitorowania
-