



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.3.2017 r.
COM(2017) 136 final

2017/0060 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2010/40/UE w odniesieniu do okresu przyjmowania aktów
delegowanych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

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 transportu¹ („dyrektywa w sprawie ITS”), która weszła w życie w sierpniu 2010 r., ma na celu przyspieszenie skoordynowanego wdrażania i stosowania na poziomie unijnym inteligentnych systemów transportowych (ITS) w obszarze transportu drogowego. Dyrektywa zobowiązuje do przyjęcia – w drodze aktów delegowanych – specyfikacji w odniesieniu do działań w czterech obszarach priorytetowych. Dyrektywa w sprawie ITS była jednym z pierwszych aktów unijnego prawodawstwa przewidujących zastosowanie aktów delegowanych, a uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zostały przyznane Komisji wyłącznie na czas ograniczony do dnia 27 sierpnia 2017 r.

Cztery akty delegowane zostały przyjęte od czasu wejścia w życie dyrektywy w sprawie ITS. Z udziałem ekspertów z państw członkowskich sfinalizowano prace nad piątym aktem delegowanym, który dotyczy zapewnienia ogólnounijnych usług informacji o podróżach multimodalnych. Oprócz wymogów interoperacyjności dla usługi eCall, opracowane w tych kontekstach mechanizmy wymiany danych przyczyniają się znacząco do realizacji celów strategii jednolitego rynku cyfrowego². Digitalizacja sektora transportu przyczynia się także do jego zrównoważonego rozwoju.

Cyfrowy system transportu wymaga przekrojowego podejścia uwzględniającego różne rodzaje transportu i branże. Technologie cyfrowe opierają się na warstwie danych, które mogą zostać połączone w warstwę innowacyjnych usług i aplikacji. Specyfikacje wynikające z dyrektywy w sprawie ITS pozwalają sformułować wspólne przepisy dotyczące funkcjonowania, technologii, organizacji oraz świadczenia usług, ułatwiając osiągalność i dostępność danych, które są następnie wykorzystywane do opracowywania wspomnianej warstwy innowacyjnych usług i aplikacji.

W związku z niedawno przyjętą Europejską strategią na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych³ (C-ITS) Komisja współpracuje obecnie z ekspertami z państw członkowskich w celu ustanowienia ram prawnych i technicznych na rzecz wsparcia wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych (ITS). Wchodzi to w zakres obszaru priorytetowego IV w ramach dyrektywy w sprawie ITS i jest jednym z wynikających z tej dyrektywy działań, w przypadku których Komisja zamierza wykorzystać przekazane jej uprawnienia do przyjęcia specyfikacji technicznych, funkcjonalnych i organizacyjnych. Konieczne są dogłębne prace przygotowawcze, aby zagwarantować, że specyfikacje obejmą wszystkie aspekty niezbędne do zapewnienia wdrożenia zharmonizowanych i interoperacyjnych C-ITS w Unii. Prace te realizowane są w ścisłej współpracy z zainteresowanymi podmiotami w ramach platformy C-ITS⁴; wykorzystuje się w nich wkład uzyskany od tych podmiotów, a także doświadczenia zdobyte podczas wdrażania projektów C-ITS, takich jak inicjatywy państw członkowskich w ramach

¹ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

² http://ec.europa.eu/priorities/digital-single-market_pl

³ Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych (COM(2016) 766).

⁴ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

platformy C-ROADS⁵. Specyfikacje C-ITS będą miały podstawowe znaczenie dla zapewnienia skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia w Unii pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych.

Oprócz prac dotyczących ram prawnych i technicznych na rzecz wsparcia wdrażania C-ITS, do podjęcia pozostaje nadal kilka innych działań w czterech obszarach priorytetowych⁶ wynikających z dyrektywy w sprawie ITS, takich jak specyfikacje i normy dotyczące ciągłości i interoperacyjności usług związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi (obszar priorytetowy II), specyfikacje dla innych działań odnoszących się do aplikacji ITS związanych z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego (obszar priorytetowy III), jak również określenie koniecznych środków służących zintegrowaniu różnych aplikacji ITS na otwartej platformie pokładowej (obszar priorytetowy IV, pkt 1.1).

Aby Komisja mogła przyjąć kolejne specyfikacje w drodze aktów delegowanych, kluczowe jest przedłużenie okresu, na jaki uprawnienia zostały przekazane. Ponadto specyfikacje, które już zostały przyjęte, być może będą musiały być aktualizowane w celu uwzględnienia postępu technologicznego bądź doświadczeń zdobytych w związku z ich wdrażaniem w państwach członkowskich.

W związku z tym Komisja proponuje, aby przekazanie uprawnień przedłużyć o pięć lat, począwszy od dnia 27 sierpnia 2017 r., a następnie w sposób automatyczny na kolejne pięcioletnie okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Jedynym celem niniejszego wniosku jest przedłużenie okresu przekazania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, bez zmiany celów polityki bądź zakresu stosowania dyrektywy w sprawie ITS.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Dyrektywa w sprawie ITS dotyczy kwestii ponadnarodowych, które nie mogą być w zadowalający sposób realizowane wyłącznie przez państwa członkowskie, takich jak interoperacyjność urządzeń oraz wzmocnienie wewnętrznego rynku usług ITS; przyczynia się ona tym samym do zwiększenia konkurencyjności na poziomie światowym, tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego.

Zgodnie z zasadą pomocniczości, zastosowanie dyrektywy (ramowej), takiej jak dyrektywa w sprawie ITS, pozostaje jednym z najbardziej właściwych środków dla osiągnięcia zamierzonego rezultatu. Nadrzędne zasady i warunki umożliwiające wdrażanie ITS zyskują praktyczne zastosowanie dzięki specyfikacjom opracowanym przy silnym zaangażowaniu ekspertów z państw członkowskich. Komisja utworzyła również Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, za pośrednictwem której przedstawiciele odpowiednich, publicznych i prywatnych,

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2016-10-07-european-commission-member-states-and-industry-join-forces-deployment_en

⁶ Zob. załącznik I do dyrektywy.

podmiotów zainteresowanych ITS, doradzają jej w kwestii gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS na terenie Unii.

Specyfikacje przyjęte przez Komisję mają zastosowanie na mocy art. 5 dyrektywy w sprawie ITS, w którym uznaje się prawo każdego z państw członkowskich do podjęcia decyzji o wdrożeniu aplikacji i usług ITS na swoim terytorium.

- **Proporcjonalność**

Zaangażowanie Komisji ogranicza się do minimum wymaganego dla osiągnięcia celów wniosku i nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu. Jest ono ograniczone do opracowywania, w celu wsparcia państw członkowskich oraz z pomocą krajowych ekspertów ds. ITS, procedur i specyfikacji w wyraźnie określonych obszarach priorytetowych, które wymagają podejścia ponadnarodowego.

Brak przedłużenia przekazanych Komisji uprawnień stanowiłby zagrożenie dla zintegrowanego i skoordynowanego wdrażania na poziomie unijnym interoperacyjnych ITS w transporcie drogowym oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu. Przyjęcie wszystkich niezbędnych szczegółowych specyfikacji przez Radę i Parlament Europejski w trybie indywidualnym nie byłoby ani wykonalne, ani też efektywne w ujęciu czasowym.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

W sprawozdaniu z wdrożenia dyrektywy w sprawie ITS z października 2014 r.⁷ podkreślono konieczność przedłużenia (od sierpnia 2017 r.) przekazanych Komisji uprawnień umożliwiających przyjmowanie aktów delegowanych w odniesieniu do specyfikacji ITS, a także, w drugim etapie, przygotowania ewentualnej większej rewizji dyrektywy, uwzględniającej nieustanny rozwój techniczny ITS. Niniejszy wniosek dotyczy wyłącznie przedłużenia okresu, na jaki przekazano uprawnienia.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Wyniki konsultacji przeprowadzonych przed przyjęciem dyrektywy w sprawie ITS i planu działania na rzecz ITS⁸ nadal uznaje się za istotne, np. w odniesieniu do współpracy międzysektorowej, strategii realizacji i koordynacji prac wśród zainteresowanych podmiotów.

Przeprowadzono również ukierunkowane konsultacje z grupami skupiającymi zainteresowane podmioty, w szczególności z Europejskim Komitetem ds. ITS i członkami Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS. Osiągnięto ogólne porozumienie odnośnie do potrzeby przedłużenia przekazanych Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych.

- **Ocena skutków**

Nie planuje się oceny skutków, ponieważ przedmiotowe przedłużenie nie zmienia zakresu i treści samej dyrektywy w sprawie ITS.

⁷ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en.htm

⁸ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2008_03_26_its_en.htm

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Wybór formy prawnej wniosku**

Celem wniosku jest przedłużenie przekazanych Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych. Nowe przepisy, mimo że stanowią część dyrektywy, skierowane są faktycznie do instytucji Unii, a nie do państw członkowskich. Dlatego też nie muszą być transponowane do prawa krajowego i powinny zostać przyjęte w formie decyzji.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 wydłuża o pięć lat przyznane Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych. Uprawnienia te będą następnie automatycznie przedłużane na okres pięciu lat, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu.

Art. 2 stanowi, że niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca dyrektywę 2010/40/UE w odniesieniu do okresu przyjmowania aktów delegowanych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2010/40/UE Parlamentu Europejskiego i Rady³ przewiduje opracowanie specyfikacji w odniesieniu do działań priorytetowych w ramach obszarów priorytetowych.
- (2) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2010/40/UE Komisja przyjęła cztery akty delegowane odnoszące się do priorytetowych działań wynikających z tej dyrektywy. Dotyczą one w szczególności usługi eCall oraz mechanizmów ułatwiających elektroniczną wymianę danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi podmiotami a odpowiednimi dostawcami usług ITS. Istnieje potrzeba przyjęcia kolejnych aktów delegowanych dotyczących działań objętych zakresem dyrektywy 2010/40/UE, jakie należy podjąć.
- (3) Na mocy art. 12 dyrektywy 2010/40/UE przyznane Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 przedmiotowej dyrektywy, wygasają w dniu 27 sierpnia 2017 r.
- (4) Aby zrealizować cele dyrektywy 2010/40/UE, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na kolejny okres pięciu lat, począwszy od dnia 27 sierpnia 2017 r. Okres ten powinien być automatycznie przedłużany na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Art. 12 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE otrzymuje brzmienie:

- „1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 27 sierpnia 2017 r. 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. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem każdego okresu pięciu lat.”.

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący