

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 16.12.2008
KOM(2008) 887 wersja ostateczna

2008/0263 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu

{SEK(2008) 3083}

{SEK(2008) 3084}

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

(przedstawiona przez Komisję)

1. KONTEKST WNIOSKU

• Podstawa i cele wniosku

W śródkresowym przeglądzie Białej księgi Komisji Europejskiej w sprawie polityki transportowej wskazuje się, że innowacje w znacznym stopniu przyczynią się do tego, aby transport drogowy stał się bardziej zrównoważony (tj. bezpieczny, efektywny, czysty, ciągły), w szczególności poprzez zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych: **inteligentnych systemów transportowych (ITS)**.

Jednakże rozwiązania ITS w transporcie drogowym są przyjmowane wolniej niż tego oczekiwano, a usługi są na ogół wprowadzane fragmentarycznie. To doprowadziło do istnienia zlepka rozwiązań krajowych, regionalnych i lokalnych, które nie są zharmonizowane, a to zagraża integralności jednolitego rynku. W konsekwencji ITS są wykorzystywane w sposób nieefektywny i nie są w stanie skutecznie przyczynić się do realizacji celów polityki (transportowej) oraz do sprostania coraz większym wyzwaniom w zakresie transportu drogowego.

Celem ogólnym niniejszego wniosku jest ustanowienie ram służących przyśpieszeniu i koordynacji wdrażania i wykorzystywania inteligentnych systemów transportu w transporcie drogowym, w tym ich interfejsów z innymi rodzajami transportu, co ma służyć promowaniu mobilności pasażerów i towarów w Unii Europejskiej, realizowanej w sposób bardziej efektywny, przyjazny dla środowiska, bezpieczniejszy i pewniejszy. Cele szczegółowe obejmują zwiększenie interoperacyjności systemów, zapewnienie stałego dostępu, dążenie do ciągłości usług oraz stworzenie efektywnego mechanizmu współpracy między wszystkimi podmiotami zainteresowanymi ITS. Zgodnie z zasadą pomocniczości, zastosowanie dyrektywy (ramowej) uznaje się za najodpowiedniejszą formę osiągnięcia zamierzonego celu. Jednakże techniczne szczegóły wdrażania, tj. procedury i specyfikacje, będą przyjmowane przez Komisję, której pomagał będzie komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich. Bez uszczerbku dla roli tego komitetu, Komisja ustanowi Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, do której zaproszeni zostaną przedstawiciele zainteresowanych podmiotów zajmujących się ITS i która doradzać będzie Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów realizacji i wdrażania ITS w Unii Europejskiej.

• Kontekst ogólny

Wzrastające przeciążenie naszego systemu transportowego (oczekuje się, że do 2020 r. drogowy transport towarowy wzrośnie o 55 %, a drogowy transport pasażerski o 36 %) oraz związane z nim zużycie energii i negatywny wpływ na środowisko (emisje CO₂ powodowane przez transport wzrosną o kolejne 15% do 2020 r.) wymagają innowacyjnego podejścia w reagowaniu na wzrastające potrzeby i wymogi w zakresie transportu i mobilności. Tradycyjne środki, takie jak rozbudowa istniejących sieci transportowych, nie będą nie będą wykonalne w wymaganym zakresie, trzeba zatem znaleźć nowe rozwiązania.

W przeszłości Komisja udzieliła znaczącego wsparcia na rzecz ITS, w zakresie badań drogowych oraz prac rozwojowych, a pierwszego zastosowania wyników badań dokonano

poprzez „euro-regionalne” projekty wdrażania ITS finansowane w ramach programu transeuropejskiej sieci transportowej.

Jednym z kluczowych projektów w ramach i2010 jest inicjatywa „Inteligentny samochód”, która ma na celu ograniczenie wypadków samochodowych, zatłoczenia i korków na drogach oraz obniżenie zużycia paliwa i emisji CO₂: elektroniczna kontrola stabilności (ESC) ogranicza wypadki, pomagając kierowcom kontrolować samochód, gdy wpadnie w poślizg; system wzywania pomocy eCall wykorzystuje komputer w postaci czarnej skrzynki zainstalowany w pojazdach, który bezprzewodowo wysyła do miejscowych służb ratunkowych informacje o użyciu poduszki powietrznej oraz informacje z czujnika uderzenia, jak również współrzędne położenia pojazdu.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Niniejszy wniosek skupia się na aplikacjach i usługach ITS związanych z transportem drogowym, w tym ich interfejsach z innymi formami transportu. Podobne inicjatywy skupiające się na innych rodzajach transportu obejmują badania dotyczące służb zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (program SESAR) w przypadku transportu lotniczego; europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w przypadku transportu kolejowego; oraz systemy usług informacji rzecznej (RIS) w przypadku transportu wodnego śródlądowego. Sektor żeglugowy zdołał już wprowadzić system SafeSeaNet oraz systemy monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) i zmierza ku wprowadzeniu systemu automatycznej identyfikacji (AIS) oraz systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT).

Istnieje również szereg przepisów w transporcie drogowym, szczególnie dyrektywa 2004/52/WE w sprawie elektronicznego poboru opłat, rozporządzenie (EWG) 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywa 2007/46/WE ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Zostanie zapewniona wyraźna spójność z pracą właściwych komitetów.

- **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Wniosek będzie wspierał realizację kilku celów (mikroekonomicznych) strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Przede wszystkim przyczyni się do realizacji celu, jakim jest umożliwienie bardziej powszechnego i skutecznego zastosowania ITS. Ponadto przyczyni się do realizacji następujących celów:

- łatwiejszego wdrażania wszelkich form innowacji: transgranicznego transferu wiedzy na temat skutecznego wdrażania ITS
- rozszerzenia, poprawy i połączenia infrastruktury europejskiej oraz ukończenia priorytetowych projektów transgranicznych: rozważenie kwestii właściwych systemów cen infrastruktury
- sprzyjania zrównoważonemu wykorzystaniu zasobów oraz wzmocnienia synergii pomiędzy ochroną środowiska a wzrostem gospodarczym, szczególnie promowanie rozwoju środków internalizacji kosztów zewnętrznych

- zwiększenia i poprawy inwestycji w badania i rozwój, w szczególności przez sektor prywatny: lepsze warunki ramowe dla zastosowania innowacyjnych rozwiązań ITS.

W przeprowadzonym w 2006 r. przeglądzie Białej księgi w sprawie polityki transportowej Komisja wskazała zatory komunikacyjne na drogach, bezpieczeństwo energetyczne oraz zmiany klimatu jako główne wyzwania dla transportu w Unii Europejskiej. Nowe wytyczne polityki w sprawie efektywności, innowacji, logistyki i bardziej ekologicznego transportu wynikłe z tego przeglądu są w pełni zgodne z istotą **strategii lizbońskiej**.

Komunikat w sprawie **ekologicznego transportu**, przyjęty przez Komisję w lipcu 2008 r. (COM 2008(433)), przewiduje w rozdziale 4 **plan działania dotyczący inteligentnych systemów transportu drogowego**, któremu towarzyszyć ma inicjatywa legislacyjna określająca wspólne podejście do wprowadzania istniejących technologii na rynek i do użytku. Jednocześnie bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury sprawi, że zapotrzebowanie na nową infrastrukturę będzie mniejsze, dzięki czemu uniknie się rozbijania siedlisk przyrodniczych i uszczelniania gleby.

Niniejszy wniosek wpisuje się również w **strategię zrównoważonego rozwoju UE**, gdyż porusza kilka kluczowych kwestii, w stosunku do których zidentyfikowano, w procesie przeglądu z 2005 r., konieczność wzmożonych działań. Kluczowym ogniwem łączącym je jest dążenie do większego poszanowania zasady zrównoważonego rozwoju w przypadku transportu, tzn. realizacja celu w postaci poprawy zarządzania popytem na usługi transportowe oraz wsparcie w realizacji celu związanego z bezpieczeństwem drogowym polegającego na zmniejszeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych do 2010 r. (w porównaniu z rokiem 2000). Kolejne kwestie, które zostaną poruszone pośrednio, to ograniczenie zużycia energii w UE, a tym samym ograniczenie skutków zmian klimatu.

Ponadto wniosek przyczynia się do wdrażania rozporządzenia (WE) 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań (systemy nawigacji).

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W okresie od listopada 2007 r. do końca stycznia 2008 r. zorganizowano trzynaście wywiadów z ekspertami i osobami wyższego szczebla z prywatnych i publicznych zaangażowanych organizacji. Wywiady te doprowadziły do sporządzenia wstępnej listy obserwacji dotyczących czynników utrudniających powszechniejsze wdrożenie ITS oraz zaistnienie ich na rynku. Zajęto się również potencjalnymi działaniami, które można byłoby podjąć celem szybszego wprowadzania ITS.

W celu omówienia i zebrania tych ustaleń odbyły się dwa warsztaty publiczne (22 lutego 2008 r. i 26 marca 2008 r.), z udziałem w sumie ponad 200 uczestników. Warsztaty te uzupełniono sesją Forum eSafety (Ljubljana, 25 kwietnia 2008 r.).

W okresie od 29 lutego 2008 r. do 31 marca 2008 r. przeprowadzono otwarte konsultacje internetowe. Wyniki są dostępne na stronie http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Wreszcie na spotkaniu w Brukseli 26 maja 2008 r. delegaci państw członkowskich omówili przesłanki leżące u podstaw proponowanych konkretnych działań.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Wywiady doprowadziły do następujących głównych wniosków:

- Wprowadzenie na rynek: wdrożenie ITS musi zostać przyspieszone szczególnie w obszarach transportu miejskiego i towarowego. Wdrożenie to powinno odbywać się w ramach polityki i powinno mieć na celu uzyskanie większego wykorzystania możliwości istniejącej infrastruktury przy jednoczesnym zwiększeniu wydajności i bezpieczeństwa operacji transportowych.
- Wymogi dotyczące wdrażania: interoperacyjność aplikacji i usług powinna być uzgodniona na poziomie europejskim celem umożliwienia świadczenia nieprzerwanych usług w skali transgranicznej. Obejmuje ona harmonizację oraz, w odpowiednich przypadkach, ujednolicenie zasad i procedur gromadzenia i przetwarzania danych.
- Strategia wdrożenia: powszechne wdrożenie i integracja usług pokładowych (np. system ostrzegania o przekroczeniu prędkości, eCall, informacje o ruchu w czasie rzeczywistym) wymaga całościowej strategii i wspólnych działań wspieranych przez wiodące zainteresowane podmioty z sektora przemysłu, administracje drogowe, jak również operatorów sieci.
- Koordinacja zainteresowanych podmiotów: konieczna jest międzysektorowa grupa koordynacyjna z udziałem wszystkich głównych podmiotów – podmiotów opracowujących aplikacje, sektora przemysłu i władz publicznych – celem przejścia od zamierzeń do skutecznych realizacji.

Wnioski te zostały potwierdzone, i częściowo rozszerzone, w ramach warsztatów, co przedstawiono poniżej:

- Strategia realizacji: powinna przyjąć formę szczegółowego planu, wskazującego wyraźnie przewidywane działania oraz obowiązki poszczególnych podmiotów – Komisji, władz publicznych, sektora przemysłu itp. We właściwych przypadkach działania powinny zostać wsparte odpowiednią podstawą prawną. W kwestii konkretnych aplikacji i usług za właściwe uznano następujące kwestie:
 - (1) Interakcja człowiek-maszyna (HMI): istnieje potrzeba znormalizowanych platform i interfejsów ze względu na kwestie związane z bezpieczeństwem
 - (2) Systemy bezpieczeństwa pojazdu: systemy współpracujące (w których pojazdy i infrastruktura wchodzi w interakcję za pomocą łączności ruchomej) wymagają zsynchronizowanego zainstalowania w pojeździe i w infrastrukturze
 - (3) System wzywania pomocy eCall: nie powinien być wprowadzany jako niezależna aplikacja

- (4) Płatność elektroniczna: pobieranie opłat elektronicznych w kraju i zagranicą uznaje się za istotny element zapewnienia uczciwego i sprawiedliwego naliczania opłat dla wszystkich użytkowników transportu komercyjnego
 - (5) Zarządzanie ruchem: złożoność operacji zarządzania ruchem drogowym, obejmująca publiczne i prywatne środki transportu oraz ich interfejsy z innymi rodzajami transportu, wymaga nowych, bardziej całościowych i systemowych rozwiązań w zakresie zarządzania i kontroli ruchu. Szeroka platforma wymiany informacji pomiędzy zainteresowanymi stronami – operatorami sieci i usług, administracjami drogowymi, władzami regionalnymi/lokalnymi – ma decydujące znaczenie dla realizacji tak ambitnego celu.
- Zgodność i koordynacja planów: chociaż istnieje oczywista potrzeba powstania struktury koordynacji na poziomie UE, nie powinna ona nakładać się z istniejącymi podobnymi podmiotami, takimi jak Forum eSafety, ERTICO itp.
 - Projekty biznesowe: rozwój projektów biznesowych dla dobrze rozumianej współpracy pomiędzy sektorem prywatnym i publicznym w zakresie aplikacji i usług ITS uznaje się za priorytet.

Wszystkie te elementy i zaangażowanie zostały odpowiednio rozważone w następujących działaniach (zob. plan działania na rzecz ITS).

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Inteligentne systemy transportu

Zastosowana metodologia

Wywiady z zainteresowanymi stronami i warsztaty; spotkania z ekspertami z państw członkowskich; analizy przygotowawcze dotyczące oceny skutków planu działań WE na rzecz ITS

Główne organizacje/eksperti, z którymi przeprowadzono konsultacje

Na potrzeby analiz przygotowawczych dotyczących oceny skutków oraz przeprowadzenia wywiadów z zainteresowanymi stronami wykorzystano, odpowiednio, starszych konsultantów z COWI-ECORYS oraz z Ankerbold Consulting.

W okresie od listopada 2007 r. do stycznia 2008 r. zorganizowano trzynaście wywiadów z ekspertami i osobami wyższego szczebla z następujących zaangażowanych grup: krajowych ministerstw transportu, rządowych agencji ds. rozwoju i wdrażania ITS, władz miejskich, międzynarodowych organizacji członkowskich skupiających partnerów celem opracowania usług ITS, operatorów płatnych autostrad, dostawców usług informacyjnych opartych na ITS, organizacji członkowskich reprezentujących sektor ciężkiego transportu drogowego, przedstawicieli dyrekcji krajowych administracji drogowych, operatora łączności ruchomej, dostawcy części elektronicznych dla przemysłu motoryzacyjnego oraz przemysłu samochodowego i samochodów ciężarowych.

W celu zebrania ustaleń wynikających z tych wywiadów odbyły się dwa warsztaty publiczne, jeden 22 lutego 2008 r. i drugi 26 marca 2008 r., z udziałem w sumie ponad 200 uczestników. Warsztaty te uzupełniono spotkaniem poświęconym Forum eSafety¹, które się odbyło dnia 25 kwietnia 2008 r. w Ljubljanie.

Wreszcie delegaci państw członkowskich omówili przesłanki leżące u podstaw konkretnych działań przedstawionych na spotkaniu w Brukseli dnia 26 maja 2008 r.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Szybsze i bardziej skoordynowane wdrożenie ITS w transporcie drogowym w Europie wymaga ustanowienia szerokiej struktury koordynacji oraz formalnego forum z udziałem wszystkich zainteresowanych stron, w ramach których władze publiczne i podmioty komercyjne mogłyby omawiać służące konsensowi działania na rzecz wspierania współpracy publiczno-prywatnej. W przypadku gdy nie opracowano jeszcze odpowiednich platform zaleca się zorganizowanie „okrągłych stołów” celem wypracowania konsensu. Potrzebna jest pewna forma struktury zarządzania ITS, zorganizowana w ramach hierarchii paneli służących budowaniu konsensu i koordynacji wdrażania ITS na poziomie lokalnym/regionalnym, krajowym i europejskim.

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Streszczenie wyników pierwszej rundy konsultacji z zainteresowanymi stronami jest dostępne w Internecie:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• Ocena skutków

Analiza skutków obejmuje trzy warianty polityki:

Wariant A: zaniechanie nowych, dodatkowych działań

Wariant ten uwzględnia bieżące działania Komisji, na przykład szczegółowe badania, inicjatywę „Inteligentny samochód” (badania, techniczna harmonizacja i podnoszenie świadomości), wspieranie wdrażania (EasyWay, CIVITAS), pojedyncze przypadki normalizacji oraz konsultacje z zainteresowanymi stronami. Służby Komisji będą w dalszym ciągu wykorzystywać pomoc finansową na badania i wdrożenia, dobrowolne umowy, szczególne uprawnienia w zakresie normalizacji oraz (ograniczone) prace regulacyjne; jednakże koordynacja między sektorem publicznym i prywatnym oraz między państwami członkowskimi pozostaje słaba.

Utrzymanie takiego podejścia będzie ostatecznie skutkowało kontynuacją istniejącego obecnie rozdrobnienia aplikacji i usług ITS w różnych państwach i doprowadzi do niezrównoważonego wdrażania i braku ciągłości usług ITS na terenie Unii.

Wariant B: przewyciężenie problemów poprzez koncentrację na współpracy i środkach przynoszących efekty synergii

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

Wariant B będzie skupiał się na następujących działaniach priorytetowych:

- (1) określenie **funkcjonalnej otwartej pokładowej platformy**, umożliwiającej różnorodne wykorzystanie głównych komponentów (technologii komunikacyjnych, ustalenia położenia, przetwarzania energii, interakcji człowiek-maszyna)
- (2) stworzenie **grupy wysokiego szczebla** będącej forum, na którym podmioty zainteresowane ITS będą mogły wymieniać informacje, określać ogólną wizję, sporządzać wytyczne dotyczące wdrażania ITS oraz doradzać Komisji
- (3) wyznaczenie ram optymalnego wykorzystania **danych dotyczących dróg i ruchu**
- (4) opracowanie ram w zakresie **ciągłości usług ITS** (na przykład interfejsy między transportem międzymiastowym i miejskim)
- (5) rozwiązanie kwestii związanych z bezpieczeństwem i ochroną danych oraz **prywatnością i odpowiedzialnością**

W ramach tego wariantu poruszone zostaną kwestie mające pośredni wpływ na zastosowanie ITS, przy czym nacisk zostanie położony na lepszą koordynację między wszystkimi zainteresowanymi podmiotami. Oczekuje się, że sterowanie odgórne będzie konstruktywne i skuteczne i doprowadzi do zsynchronizowanych działań umożliwiających wejście na rynek poszczególnych usług ITS w sposób bardziej zharmonizowany i przy lepszym wsparciu niż miałyby to miejsce w przypadku scenariusza bazowego A.

W ramach wariantu B wykorzystane zostaną instrumenty dostępne służbom Komisji w celu wspierania wspólnych wniosków w zakresie normalizacji oraz w celu identyfikacji wymogów w zakresie wsparcia finansowego i prac legislacyjnych i zaszeregowania tych wymogów według ważności.

Wariant B+: wariant B rozszerzony o dyrektywę i procedurę komitetową

Wariant B+ wykorzystuje te same środki, które wprowadzono w ramach wariantu B, ale formalizuje aspekt koordynacji. Grupa wysokiego szczebla ds. ITS zostanie zastąpiona przez

- (1) **Europejski Komitet ds. ITS**, złożony z przedstawicieli państw członkowskich, mający na celu wspomaganie Komisji w przyjmowaniu szczegółowych środków w określonych obszarach (odpowiadających podstawowym środkom wspierającym w wariantcie B) w drodze procedury komitetowej, oraz
- (2) **Grupę Doradczą ds. ITS**, złożoną z wysokiego szczebla przedstawicieli różnych zaangażowanych sektorów (tj. dostawców usług ITS, stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i zarządców operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, istniejących stowarzyszeń branżowych itp.), mającą na celu doradzanie Komisji w zakresie aspektów gospodarczych i technicznych oraz omawianie wymogów i priorytetów w odniesieniu do dostawców i użytkowników usług.

Komisja, wspomagana przez Europejski Komitet ds. ITS, będzie:

- w razie konieczności podejmować decyzje, w ramach swojego mandatu, na temat szczegółowych działań w zakresie:

- (1) ustanawiania procedur i specyfikacji, w szczególności w zakresie przyspieszonego wdrażania i wykorzystania danych o ruchu i podróży; zarządzania ruchem drogowym w skali europejskiej; ciągłości usług ITS w odniesieniu do transportu towarów i pasażerów; bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego; określania otwartej, pokładowej platformy usług ITS, w tym szczególnie wykorzystania procesu normalizacji (CEN/CENELEC/ETSI)
 - (2) homologacji typu dla urządzeń i oprogramowania ITS związanych z infrastrukturą drogową, które wykraczają poza zakres dyrektyw 2002/24/WE, 2003/37/WE i 2007/46/WE.²
- prowadzić wymianę informacji z państwami członkowskimi.

Składanie w ramach procedury komitetowej wniosków dotyczących prawodawstwa wtórnego umożliwi Komisji prowadzenie skutecznej koordynacji między zainteresowanymi podmiotami w celu likwidacji istniejących barier i wąskich gardeł.

Główna różnica między wariantami B i B+ polega na przyjęciu dyrektywy, która nakłada na państwa członkowskie obowiązki w zakresie podstawowych obszarów priorytetowych określonych w wariantcie B, oraz na zastąpieniu grupy roboczej wysokiego szczebla Europejskim Komitetem ds. ITS, który wspomaga Komisję w ramach procedury komitetowej. Mając na uwadze skutki bezpośrednie (przyspieszenie zastosowania ITS) oraz skutki pośrednie (wspieranie polityki gospodarczej, społecznej i ekologicznej), **preferowanym wariantem jest wariant B+**, ponieważ będzie miał on większy wpływ niż pozostałe warianty, szczególnie w odniesieniu do współpracy i możliwości przyspieszenia porozumień w zakresie poszczególnych kwestii hamujących wdrażanie ITS w całej Europie. Wcześniej zatem osiągnięte zostaną pozytywne efekty w zakresie zatłoczenia dróg, bezpieczeństwa ruchu drogowego i emisji spalin.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Proponowany plan działania na rzecz ITS określa priorytetowe obszary służące przyspieszeniu skoordynowanego wdrażania aplikacji i usług ITS w całej Unii Europejskiej.

Proponowana dyrektywa nakreśla ramy realizacji wspomnianego planu działania na rzecz ITS. Komisja będzie wpierać realizację obowiązków nałożonych na państwa członkowskie w ramach dyrektywy poprzez utworzenie, w drodze procedury komitetowej, wspólnych specyfikacji mających na celu zagwarantowanie ogólnoeuropejskiego skoordynowanego wdrażania interoperacyjnych ITS. Prace te będzie prowadzić Komisja, której pomagać będzie Europejski Komitet ds. ITS. Przewiduje się również stworzenie ram wymiany informacji z państwami członkowskimi.

² ITS są również ujęte w prawodawstwie dotyczącym, odpowiednio, urządzeń radiowych i telekomunikacyjnych (dyrektywa R&TTE 1999/5/WE), kompatybilności elektromagnetycznej (dyrektywa EMC 2004/108), sprzętu elektrycznego (dyrektywa LVD 2006/95), wspólnych ram regulacyjnych sieci i usług łączności elektronicznej ([dyrektywa 2002/21/WE](#)), zezwoleń na udostępnienie sieci i usług łączności elektronicznej (dyrektywa [2002/20/WE](#)) oraz dostępu do sieci łączności elektronicznej i urządzeń towarzyszących oraz wzajemnych połączeń ([2002/19/WE](#)). Podobne przepisy są potrzebne w odniesieniu do urządzeń i usług ITS związanych z infrastrukturą drogową.

Bez uszczerbku dla roli komitetu, Komisja ustanowi grupę doradczą ds. ITS, złożoną z wysokiego szczebla przedstawicieli zainteresowanych podmiotów najważniejszych dziedzin (dostawców usług ITS, stowarzyszeń użytkowników, przewoźników i operatorów obiektów, przemysłu wytwórczego, partnerów społecznych, stowarzyszeń branżowych), która doradzać będzie Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania ITS w Unii Europejskiej. Grupa doradcza ds. ITS będzie gromadzić i opracowywać dane z istniejących forów, takich jak Forum eSafety, ERTRAC itp.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 71 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości, ponieważ dotyczy aspektów transnarodowych, które nie mogą być w sposób zadawalający uregulowane przez państwa członkowskie, takich jak interoperacyjność urządzeń, jak również ustanowienie wewnętrznego rynku usług ITS. Przede wszystkim działanie dotyczy głównie wdrożenia transnarodowego służącego wytworzeniu europejskich lub zharmonizowanych usług transgranicznych w zakresie informacji o ruchu i podróży oraz zarządzania ruchem. Po drugie, jeżeli nie zostaną podjęte żadne dalsze działania unijne, państwa członkowskie nadal będą opracowywać i wprowadzać indywidualne rozwiązania, tworząc potencjalnie fragmentaryczne spektrum rozwiązań technologicznych, które może zagrozić przyszłej harmonizacji i normalizacji lub prowadzić do zwolnienia procesów na rzecz interoperacyjności (jak pokazuje europejska usługa opłat elektronicznych). Dalsze pogorszenie sytuacji na drogach (wypadki, zatory, brak ciągłości transgranicznej) może kolidować z wymogami Traktatu (szczególnie art. 70 „wspólna polityka transportowa” oraz art. 154 „sprzyjanie wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych”). Po trzecie, wymagane jest działanie na poziomie wspólnotowym, które przyniosłoby wyraźne korzyści ujęciu punktu widzenia rezultatów (na przykład w postaci wspólnych zasad odpowiedzialności oraz ochrony i prywatności danych) lub skali (na przykład poprzez obniżenie kosztów aplikacji ITS dzięki zastosowaniu wspólnych specyfikacji i uwzględniając ekonomię skali). Cel proponowanego działania można zatem osiągnąć jedynie na poziomie wspólnotowym w oparciu o wspólnotowy akt prawny.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Przyjęcie wszystkich niezbędnych szczegółowych specyfikacji przez Radę i Parlament Europejski w trybie indywidualnym nie byłoby ani wykonalne ani też efektywne w ujęciu czasowym. Zaangażowanie Komisji ogranicza się do minimum wymaganego dla osiągnięcia celów wniosku i nie wykracza poza zakres niezbędny do tego celu. Ogranicza się, w ramach wsparcia państw członkowskich, do określenia, z pomocą Europejskiego Komitetu ds. ITS, procedur i specyfikacji w ściśle określonych obszarach priorytetowych, które wymagają podejścia ponadnarodowego. Nadanie mniejszych uprawnień zagrażałoby zintegrowanemu i skoordynowanemu wdrażaniu w całej Wspólnocie interoperacyjnych ITS w transporcie

drogowym oraz ich interfejsów z innymi formami transportu. Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności.

Ciężar finansowy i administracyjny niniejszego wniosku ogranicza się do kosztów podróży na posiedzenia komitetu i grupy doradczej.

- **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Podejście samoregulacyjne, stosowane dotąd w sektorze, jest niewystarczające i konieczne są wiążące przepisy na poziomie europejskim.

Rozporządzenie miałyoby zbyt normatywny charakter, zważywszy że wiele wymaganych działań w zakresie optymalnego wdrażania ITS może różnić się w zależności od państwa. Z drugiej strony środki miękkie, obejmujące zalecenia i wspieranie koordynacji, nie miałyby bezpośredniego przełożenia na ogólną poprawę szybszego i skoordynowanego wdrażania i stosowania inteligentnych systemów transportu w transporcie drogowym, w tym interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Użytkownicy oraz producenci sprzętu komputerowego i oprogramowania potrzebują pewnego poziomu „ochrony” w zakresie świadczonych usług i odpowiedniego sprzętu, który należy dostarczyć lub wykorzystać w celu korzystania z tych usług.

Dlatego też konieczne są w tym względzie ramy prawne na poziomie europejskim, przy czym dyrektywa umożliwi państwom członkowskim dostosowanie ustanowionych i uzgodnionych ram do swoich indywidualnych potrzeb.

Dyrektywa jest najbardziej odpowiednim instrumentem, ponieważ nałożone na państwa członkowskie obowiązki uwzględniają różne poziomy wykorzystania i wdrażania ITS, umożliwiając im skoncentrowanie się na swoich priorytetach wdrożeniowych, a jednocześnie pozostawiając Komisji uprawnienia i odpowiedzialność w zakresie określania, wspólnie z Europejskim Komitetem ds. ITS, szczegółów technicznych (tj. procedur i specyfikacji) służących wdrażaniu dyrektywy.

4. WPLYW NA BUDŻET

Zwrot kosztów podróży (po cztery posiedzenia w roku Europejskiego Komitetu ds. ITS i grupy doradczej): 122 200,00 EUR

5. INFORMACJE DODATKOWE

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i dlatego jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji³,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu,

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) 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.

³ Dz.U. C z, s. .

⁴ Dz.U. C z, s. .

⁵ Dz.U. C z, s. .

- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Wspólne specyfikacje powinny między innymi uwzględniać i czerpać z doświadczenia i wyników już uzyskanych w tym obszarze, szczególnie w kontekście inicjatywy eBezpieczeństwo (eSafety)⁶, 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.
- 8) ITS powinny czerpać z interoperacyjnych systemów opartych na otwartych i publicznych standardach, dostępnych na zasadach niedyskryminacyjnych wszystkim dostawcom i użytkownikom aplikacji i usług.
- 9) 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 danych⁷ 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 elektronicznej⁸.
- 10) 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.⁹
- 11) Dyrektywa 2007/46/WE¹⁰ ustanawia ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31

⁸ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37

⁹ Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90

¹⁰ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1

przeznaczonych do tych pojazdów, z kolei dyrektywy 2002/24/WE¹¹ i 2003/37/WE¹² 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.

- 12) 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 dokładności¹³.
- 13) 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.
- 14) 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.¹⁴
- 15) 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.
- 16) 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 Wspólnocie¹⁵, komitetu ustanowionego na mocy rozporządzenia Rady (EWG) (Nr) 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym¹⁶ oraz komitetu ustanowionego na mocy dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów

¹¹ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1

¹² Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1

¹³ Zob. rozporządzenie Rady nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r., Dz. U. L 3 z 5.1.2005, s. 1, oraz rozporządzenie (WE) nr 683/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lipca 2008 r., Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1

¹⁴ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23

¹⁵ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124

¹⁶ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8

silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów¹⁷.

- 17) Ponieważ państwa członkowskie nie są w stanie zrealizować w wystarczającym zakresie celu niniejszej dyrektywy, mianowicie zapewnienia skoordynowanego wdrożenia interoperacyjnych ITS w całej Wspólnocie, a cel ten, ze względu na swoją skalę i rezultaty, może być lepiej zrealizowany 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 wdrażania i stosowania inteligentnych systemów transportowych na terenie Wspólnoty oraz sporządzania koniecznych w tym celu specyfikacji.

Dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego i interfejsów w innych rodzajach transportu.

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) oraz na potrzeby interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- (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;

¹⁷ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1

- (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, 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.

Artykuł 3

Wdrażanie ITS

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki, aby zapewnić skoordynowane wdrażanie i stosowanie interoperacyjnych aplikacji i usług ITS na terenie Wspólnoty.
2. Państwa członkowskie w szczególności:
 - (a) zapewniają użytkownikom ITS i dostawcom usług ITS dostęp do wiarygodnych i regularnie uaktualnianych stosownych informacji dotyczących transportu drogowego;
 - (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) podejmują konieczne środki służące wdrażaniu systemów ITS związanych z bezpieczeństwem i ochroną w pojazdach i elementach infrastruktury oraz rozwojowi bezpiecznych interfejsów człowiek-urządzenie, szczególnie w urządzeniach nomadycznych;
 - (d) podejmują konieczne środki służące integracji, w ramach jednolitej platformy, różnych aplikacji ITS związanych z wymianą informacji i komunikacją między pojazdami i elementami infrastruktury drogowej.
3. 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.
4. Przyjmując środki przewidziane w ust. 1 i 2, państwa członkowskie uwzględniają zasady określone w załączniku I.

Artykuł 4

Specyfikacje

1. Komisja określa specyfikacje wdrażania i stosowania ITS, szczególnie 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. Specyfikacje są oparte na zasadach określonych w załączniku I i zawierają przynajmniej elementy główne określone w załączniku II.
3. 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. 8 ust. 2.

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. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o krajowych organach odpowiedzialnych za homologację typu w odniesieniu do urządzeń i aplikacji ITS będących przedmiotem niniejszej dyrektywy. Komisja przekazuje te informacje innym państwom członkowskim.
3. Wszystkie państwa członkowskie uznają homologacje typu wystawione przez krajowe organy innych państw członkowskich, o których mowa w ust. 2.

Artykuł 6

Zasady dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji

1. Państwa członkowskie dopilnowują, aby 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 szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych i zapisów ITS przeciwko nadużyciom, w tym bezprawnemu dostępowi, zmianom i utracie.
3. Zastosowanie ma dyrektywa 2003/98/WE¹⁸.

Artykuł 7

Procedura wprowadzania zmian

Komisja może wprowadzać zmiany w załącznikach celem uwzględnienia doświadczeń zdobytych w ramach stosowania niniejszej dyrektywy i wprowadzać kolejne dostosowania załączników do postępu technicznego.

Środki te, służące wprowadzaniu zmian w odniesieniu do innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 8 ust. 2.

Artykuł 8

Komitet

1. Komisja uzyskuje pomoc ze strony komitetu, zwanego Europejskim Komitetem ds. ITS (EIC), zwanego dalej „komitetem”, złożonego z przedstawicieli państw członkowskich, którego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.
2. 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 9

Europejska Grupa Doradcza ds. ITS

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

Artykuł 10

Sprawozdawczość

1. Państwa członkowskie przekazują Komisji najpóźniej do dnia [sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] szczegółowe sprawozdanie w sprawie

¹⁸ Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90

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 dnia [dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] 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, dwa razy do roku, przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 11

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. 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 12

Wejście w życie

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

Artykuł 13

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia

*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);
- (b) **Efektywność kosztowa** – stosunek kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
- (c) **Ciągłość geograficzna** – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług na terenie całej Wspólnoty, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;
- (d) **Interoperacyjność** – zdolność systemów do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;
- (e) **Stopień dojrzałości** – poziom rozwoju.

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 dotyczących gromadzenia przez właściwe organy publiczne danych o drogach i ruchu (w tym na przykład planów obiegu ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras, szczególnie dla pojazdów ciężarowych) oraz ich przekazywania dostawcom usług ITS, 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 koniecznych wymogów, aby dane o drogach publicznych i ruchu 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 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.

(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 korytarzach 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 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.

(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 interfejsów człowiek-urządzenie oraz użycia urządzeń nomadycznych, jak również bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu

- (c) Określenie koniecznych środków służących zagwarantowaniu bezpieczeństwa i komfortu szczególnie narażonym użytkownikom dróg, w odniesieniu do wszystkich aplikacji ITS
- (d) 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 (V2V, V2I, I2I);
- wykorzystanie procesów normalizacji celem zastosowania odpowiednich architektur.

ZAŁĄCZNIK III

WYTYCZNE DOTYCZĄCE TREŚCI SPRAWOZDAŃ W SPRAWIE KRAJOWYCH DZIAŁAŃ W ZAKRESIE ITS, O KTÓRYCH MOWA W ART. 10

- (1) Sprawozdania w sprawie priorytetowych obszarów określonych w art. 4 ust. 1 przekazywane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10 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. 10 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. 10 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

(COD)

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. **TYTUŁ WNIOSKU: DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY USTANAWIAJĄCA RAMY WDRAŻANIA INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W DZIEDZINIE TRANSPORTU DROGOWEGO ORAZ ICH INTERFEJSÓW Z INNYMI RODZAJAMI TRANSPORTU**

2. **STRUKTURA ABM / ABB**

Tytuł 6: Energia i Transport

3. **POZYCJE W BUDŻECIE**

3.1. **Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)), wraz z treścią:**

3.2. **Czas trwania działania i wpływu finansowego:**

3.3. **Informacje budżetowe:**

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków	Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później	Razem
-----------------	-----------	--	------	------	------	------	------	----------------	-------

Wydatki operacyjne¹⁹

Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a							
Środki na płatności (PA)		b							

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjne²⁰

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c							
Środki na płatności		b+c							

Wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej²¹

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek przewiduje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany

¹⁹ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xxx.

²⁰ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xxx.

²¹ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później	Razem
.....	f							
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d+e+f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. *Zgodność z programowaniem finansowym*

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego²² (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. *Wpływ finansowy na dochody*

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do jednego miejsca po przecinku)

Pozycja budżecie	w	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po rozpoczęciu działania						
				2010	2011	2012	2013	2014	2015	
		a) Dochody w wartościach bezwzględnych								
		b) Zmiana dochodów	Δ							

²² Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

- 4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Zapotrzebowanie na dany rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. OPIS I CELE

- 5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej
- 5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia
- 5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania kosztami działań).
- 5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Zarządzanie scentralizowane

bezpośrednio przez Komisję

pośrednio przez:

agencje wykonawcze

ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

z państwami członkowskimi

z krajami trzecimi

Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex-ante

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Nie dotyczy

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego²³

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	2010		2011		2012		2013		2014		2015 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1 ²⁴																
Działanie 1																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY NR 2 ¹																

²³ Dla celów informacyjnych: w ramach wieloletniego programu na rzecz transeuropejskiej sieci transportowej na lata 2007-2013, na projekty związane z ITS w transporcie drogowym zaprogramowano budżet w kwocie 300 mln EUR.

²⁴ Zgodnie z opisem w pkt 5.3

Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
Suma częściowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY NR n ¹																
Suma częściowa Cel n																
KOSZT OGÓLEM																

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urzednicy lub pracownicy zatrudnieni na czas określony ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Pracownicy finansowani ²⁶ w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy ²⁷ finansowani w ramach art. XX 01 04/05							
OGÓLEM		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach zasobów danej jednostki organizacyjnej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska, których obsadzenie będzie konieczne w roku n, nieprzewidziane w APS/PDB na dany rok

²⁵ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

²⁶ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

²⁷ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej

8.2.4. *Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i późni ej	RAZE M
1 Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze ²⁸							
Inna pomoc techniczna i administracyjna							
- wewnętrzna							
- zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i później
Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony (XX 01 01)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101

²⁸ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej / danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja – *urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony*

Kalkulacja – *pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

8.2.6. *Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 i późni ej	RAZE M
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03 – komitety ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 - systemy informatyczne							
2 Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)							
3 Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

²⁹ Komitet ds. ITS w ramach procedury komitetowej

Kalkulacja - *inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej*

Zapotrzebowanie w zakresie zasobów ludzkich i administracyjnych jest zaspokajane w ramach alokacji, która może zostać przyznana zarządzającej DG w ramach procedury rocznej i w świetle ograniczeń budżetowych.