

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0226/2009

31.3.2009

*****I**

SPRAWOZDANIE

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))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Anne E. Jensen

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki
- *** Procedura zgody
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz art. 7 Traktatu UE
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są wytłuszczonym drukiem. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczone są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie zwykłą kursywą jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO **Error!**
Bookmark not defined.

UZASADNIENIE **Error! Bookmark not defined.**

PROCEDURA..... **Error! Bookmark not defined.**

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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))

(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.

Poprawka 1

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Punkt 2a preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) 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.

Uzasadnienie

ITS są zaawansowanymi aplikacjami wykorzystującymi technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT) na potrzeby transportu i świadczenia innowacyjnych usług w zakresie rodzajów transportu i zarządzania ruchem, przeznaczonymi dla różnego rodzaju użytkowników, np. podróżnych, użytkowników i operatorów infrastruktury transportu drogowego, osób zarządzających flotą pojazdów oraz służb ratunkowych. Umożliwiają lepsze informowanie podróżnych i pozwalając im na bezpieczniejsze, bardziej skoordynowane i „inteligentniejsze” korzystanie z sieci transportowych, owe zaawansowane aplikacje same w sobie nie stanowią informacji ani ich nie przekazują, gdyż informacja jest cechą ludzką.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 3a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) 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.

Uzasadnienie

Celem poprawki jest przedstawienie kilku aplikacji opracowanych lub wprowadzonych dla różnych rodzajów transportu (ERTMS i TAF-TSI w transporcie kolejowym, LRITS, SafeSeaNet i VTMISS w transporcie morskim, system informacji żeglugi rzecznej (RIS) w śródlądowym transporcie wodnym oraz SESAR w transporcie lotniczym) oraz podkreślenie, że nie ma podobnych spójnych ram wspólnotowych w transporcie drogowym.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 7a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) 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.

Uzasadnienie

W przypadku wielu pojazdów historycznych wyposażenie ich w systemy ITS byłoby praktycznie i technicznie niemożliwe. Wobec tego pojazdy te należy zwolnić z obowiązku spełnienia wymogów określonych w niniejszej dyrektywie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 8a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) 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.

Uzasadnienie

Należy zapewnić interoperacyjność ITS w UE, w tym zgodność wsteczną aplikacji i usług ITS, co ma ogromne znaczenie w spójnym i skutecznym wdrażaniu ITS.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Punkt 12 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) W przypadku aplikacji i usług ITS, dla

(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 dokładności.

których wymagane są dokładne i gwarantowane usługi pozycjonowania i pomiaru czasu, zastosować należy satelitarne urządzenia infrastruktury lub inną technologię zapewniającą równorzędny poziom dokładności, np. wydzieloną łączność małego zasięgu (DSRC).

Uzasadnienie

Dane niezbędne dla pochodnych aplikacji telematycznych można pozyskać, stosując istniejące i już sprawdzone technologie, takie jak wydzielona łączność małego zasięgu (DSRC), którą wyraźnie zdefiniowano jako jedną z trzech podstawowych technologii w dyrektywie 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności elektronicznych systemów pobierania opłat drogowych. W porównaniu z GPS/GNSS technologia DSRC nie ma wad ani ograniczeń i umożliwia gromadzenie uporządkowanych informacji odzwierciedlających szereg czynników, takich jak kategoria emisji, rozmiary pojazdu, przejechaną odległość, porę dnia itp. Z całą pewnością należy to wyjaśnić.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy skoordynowanego wdrażania i stosowania inteligentnych systemów transportowych na terenie Wspólnoty oraz sporządzania koniecznych w tym celu specyfikacji.

Poprawka

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

Uzasadnienie

Nieskuteczne wdrażanie ITS w UE wynika nie tylko z braku skoordynowanego wdrażania na szczeblu UE, lecz również niespójnego podejścia różnych podmiotów do aplikacji ITS. Interoperacyjność ma fundamentalne znaczenie dla zagwarantowania skutecznego wykorzystania aplikacji i usług ITS.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

Zakres dyrektywy powinien wyraźnie wskazywać, iż ITS dotyczy wszystkich użytkowników dróg, pojazdów i infrastruktury oraz transportu na obszarach miejskich.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit drugi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

Z zakresu niniejszej dyrektywy należy wykluczyć wymogi państw członkowskich w zakresie porządku i bezpieczeństwa publicznego.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera (a)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(a) „inteligentne systemy transportowe (ITS)” oznaczają systemy, w których zastosowane są systemy informacyjne i komunikacyjne, wykorzystane w

(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;

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**;

Uzasadnienie

W definicji ITS należy uwzględnić również systemy zarządzania ruchem drogowym. Multimodalność sprawi, że transport będzie wydajniejszy. Zastosowanie zasady multimodalności do systemów sprzedaży biletów może zagwarantować ciągłość usług.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera (f)

Tekst proponowany przez Komisję

(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;

Poprawka

(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;

Uzasadnienie

*Zakres dyrektywy powinien obejmować również szczególnie narażonych użytkowników **sieci transportu**.*

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – litera (ha) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ha) „szczególnie narażeni użytkownicy sieci transportu” to niezmotoryzowani

uczestnicy ruchu, np. piesi, rowerzyści i motocykliści, a także osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej mobilności.

Uzasadnienie

Należy włączyć tę definicję na potrzeby przepisów o szczególnie narażonych użytkownikach dróg.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 2 – litera (ha) (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ha) (ha) „minimalny zakres stosowania aplikacji i świadczenia usług ITS” oznacza podstawowy zakres aplikacji i usług ITS stanowiących nieodzowne elementy TEN-T;

Uzasadnienie

Zdefiniowanie minimalnego zakresu wdrożenia i stosowania aplikacji i usług ITS przez wszystkie państwa członkowskie jest niezbędne. Bez tego rodzaju definicji nie istnieją konkretne zobowiązania. Aplikacje te i usługi mogłyby być współfinansowane przez UE. Określenie minimalnego zakresu usług ITS jest konieczne zarówno z punktu widzenia państw członkowskich, jak i zainteresowanych stron.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 3 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki, aby zapewnić skoordynowane wdrażanie i stosowanie interoperacyjnych aplikacji i usług ITS na terenie Wspólnoty.

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki, aby zapewnić skoordynowane wdrażanie i stosowanie wydajnych interoperacyjnych aplikacji i usług ITS na terenie Wspólnoty.

Uzasadnienie

Państwa członkowskie podejmują konieczne środki, aby zapewnić skoordynowane wdrażanie i

stosowanie wydajnych interoperacyjnych aplikacji i usług ITS na terenie Wspólnoty.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie zapewniają, o ile to możliwe, zgodność wsteczną z aplikacjami i usługami ITS we Wspólnocie.

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny zapewnić interoperacyjność ITS, co ma ogromne znaczenie w spójnym i skutecznym wdrażaniu ITS. Z tego względu, o ile istnieje taka możliwość, zgodność wsteczna aplikacji i usług ITS we Wspólnocie nie powinna być wykluczana.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 2 – litera (da) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(da) unikają rozproszenia i braku ciągłości geograficznej.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

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, taka jak wydzielona

łącność małego zasięgu (DSRC).

Uzasadnienie

Dane niezbędne dla pochodnych aplikacji telematycznych można pozyskać, stosując inne istniejące i już sprawdzone technologie, takie jak wydzielona łączność małego zasięgu, którą wyraźnie zdefiniowano jako jedną z trzech podstawowych technologii w dyrektywie 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności elektronicznych systemów pobierania opłat drogowych. W porównaniu z GPS/GNSS technologia DSRC nie ma wad ani ograniczeń i umożliwia gromadzenie uporządkowanych informacji odzwierciedlających szereg czynników, takich jak kategoria emisji, rozmiary pojazdu, przejechaną odległość, porę dnia itp. Z całą pewnością należy to wyjaśnić.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 3 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Przyjmując środki przewidziane w ust. 1 i 2, państwa członkowskie uwzględniają zasady określone w załączniku I.

Poprawka

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

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny podjąć niezbędne środki nakładające wymóg zachowania zgodności z ustalonymi podstawowymi zasadami (skutecznością, efektywnością kosztową, ciągłością geograficzną, interoperacyjnością, stopniem dojrzałości) w celu przeprowadzenia oceny potrzeb.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 3 – ustęp 4a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. 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;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja określa specyfikacje wdrażania i stosowania ITS, szczególnie w następujących obszarach priorytetowych:

Poprawka

1. Komisja określa specyfikacje wdrażania i stosowania ITS w następujących obszarach priorytetowych:

Uzasadnienie

Należy ograniczyć cztery priorytetowe obszary odpowiadające czterem odpowiednim działaniom zaproponowanym przez Komisję w planie działania na rzecz wdrażania ITS w UE, w których proponowane jest podejście regulacyjne poprzez przyjęcie środków wykonawczych zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) 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.

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.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 1b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Komisja określa specyfikacje niezbędne ze względu na wdrożenie i korzystanie z ITS w zakresie wykraczającym poza minimalny zakres stosowania aplikacji i usług ITS, jeżeli Wspólnota współfinansuje budowę lub utrzymanie transeuropejskich sieci kolejowych (TERN).

Uzasadnienie

Nowo budowane transeuropejskie sieci kolejowe (TERN) powinny być „inteligentne” od samego początku. Należy przygotować ocenę wpływu dotyczącą niezbędnego wdrożenia ITS.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Specyfikacje są oparte na zasadach określonych w załączniku I i zawierają przynajmniej elementy główne określone w załączniku II.

2. Specyfikacje są zgodne z zasadami określonymi w załączniku I i zawierają przynajmniej elementy główne określone w załączniku II.

Uzasadnienie

Zasady określone w załączniku I (skuteczność, efektywność kosztowa, ciągłość geograficzna, interoperacyjność, stopień dojrzałości) mają zasadnicze znaczenie dla spójnego i skutecznego wdrażania ITS w UE. Dlatego podczas proponowania i zatwierdzania specyfikacji ITS zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą Komisja powinna zapewnić zgodność z wyżej wymienionymi zasadami.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 2a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. 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.

Uzasadnienie

The interoperability and liability issues are indentified as main (horizontal) obstacles for the ITS deployment. The amendment seeks to introduce provision for the adoption, where appropriate, of additional specifications in order to address issues of interoperability and apportionment of liabilities for the planning, implementation and operational use of the ITS services. In particular, rules on the ITS service providers should be adopted in order to ensure data protection, safety and continuity of services provided. These measures should be adopted with the RPS and will enable the safe, seamless and efficient operation of ITS services in EU.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 2b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. 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.

Uzasadnienie

Ze względu na charakter oferowanej usługi oraz szczególne cechy lokalne, państwa członkowskie będą mogły przyjąć szczególne zasady w ramach art. 3, na przykład dotyczące minimalnego poziomu jakości, dostosowanego do kontekstu. Zasady te powinny w szczególności uwzględniać specjalne potrzeby wyrażone przez lokalne organy władzy. Aby móc wypełnić te zobowiązania potrzebna jest wymiana informacji między państwami członkowskimi i z Komisją, która w niektórych przypadkach będzie musiała utworzyć sieci wymiany danych.

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 2c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Dodatkowe zasady lub elementy główne specyfikacji nieprzewidziane w niniejszej dyrektywie należy dodać do załącznika I lub II, zgodnie z procedurą określoną w art. 251 traktatu.

Uzasadnienie

Zasady dotyczące wdrażania ITS, o których mowa w art. 3, oraz elementy główne specyfikacji, o których mowa w art. 4, obejmują podstawowe postanowienia niniejszej dyrektywy. Wszelkie dodatkowe elementy należy dodać do załącznika I lub II zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 traktatu (procedura współdecyzji).

Poprawka 26

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 4 – ustęp 2c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Komisja przeprowadza odpowiednią ocenę wpływu, zanim przyjmie specyfikacje, o których mowa w ust. 2a i 2b.

Uzasadnienie

Przed przyjęciem specyfikacji Komisja powinna przeprowadzić ocenę wpływu obejmującą obszerną analizę kosztów i korzyści wdrożenia środków przewidzianych w art. 4. Ocena wpływu obejmowałaby kwestię dodatkowych kosztów gospodarczych, które będą musiały ponieść podmioty gospodarcze, a także parametry związane z cyklem gospodarczym ITS.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. 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.

Uzasadnienie

Należy zająć się kwestią odpowiedzialności za aplikacje i usługi ITS, ponieważ jest to jedna z głównych barier w skutecznym wdrażaniu ITS. Przepis ten dotyczyłby głównie urządzeń nomadycznych i urządzeń infrastruktury.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

2. 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.

Uzasadnienie

Certyfikacja urządzeń systemów inteligentnego transportu jest potrzebna. Mając natomiast na uwadze, że aplikacje zmieniają się, homologacja dostawców według państw członkowskich wydaje się bardziej wskazana.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. 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.

Uzasadnienie

W chwili wprowadzania na rynek wyposażenia i oprogramowania ITS należy zadbać, by nie stanowiło ono zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa osób oraz środowiska, w rozumieniu odnośnych uregulowań wspólnotowych, a także, we właściwych przypadkach, dla mienia. Jest to ogólny wymóg stosowany w różnych sektorach i w odniesieniu do różnych produktów w UE.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 3b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. 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 informacyjnego¹.

1 Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37.

Uzasadnienie

We wniosku Komisji nie przewiduje się w sposób jednoznaczny zasad przyjmowania specyfikacji i norm technicznych dotyczących ITS. Niniejsza dyrektywa nie powinna stać na przeszkodzie przyjmowaniu takich wymogów, ale należy odnieść się do istniejących procedur umożliwiających przyjęcie założenia, że produkty lub usługi spełniają zharmonizowane normy przyjęte przez krajowe lub wspólnotowe organy normalizacyjne: Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), Europejski Komitet Normalizacji Elektrotechnicznej (Cenelec) oraz Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI).

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

Komitet ds. Norm i Przepisów Technicznych

Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uznaje, że normy określone w art. 5 ust. 3b 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.

Uzasadnienie

Celem poprawki jest wzmocnienie standaryzacji ITS oraz umożliwienie włączenia Stałego

Komitetu i wykorzystania procedury, o której mowa w art. 5 dyrektywy 98/34/WE ustanawiającej procedurę udostępniania informacji na temat norm technicznych, regulacji i zasad w odniesieniu do usług społeczeństwa informacyjnego.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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.

Uzasadnienie

Należy wprowadzić środki bezpieczeństwa chroniące prywatność osób oraz zapewnić zgodność z prawodawstwem UE w zakresie ochrony danych osobowych, a jednocześnie prawidłową obsługę aplikacji i usług ITS.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. W trosce o ochronę prywatności zachęca się do wykorzystywania, w stosownych przypadkach, anonimowych danych przy korzystaniu z aplikacji lub usług ITS.

Uzasadnienie

Należy wprowadzić środki bezpieczeństwa chroniące prywatność osób oraz zapewnić zgodność z prawodawstwem UE w zakresie ochrony danych osobowych, a jednocześnie prawidłową obsługę aplikacji i usług ITS.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Dane osobowe są przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest konieczne do korzystania z aplikacji lub usług ITS.

Uzasadnienie

Należy wprowadzić środki bezpieczeństwa chroniące prywatność osób oraz zapewnić zgodność z prawodawstwem UE w zakresie ochrony danych osobowych, a jednocześnie prawidłową obsługę aplikacji i usług ITS.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c. 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.

Uzasadnienie

Należy wprowadzić środki bezpieczeństwa chroniące prywatność osób oraz zapewnić zgodność z prawodawstwem UE w zakresie ochrony danych osobowych, a jednocześnie prawidłową obsługę aplikacji i usług ITS.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W szczególności państwa członkowskie

2. Państwa członkowskie zapewniają

zapewniają ochronę danych i zapisów ITS przeciwko nadużyciom, w tym bezprawnemu dostępowi, zmianom i utracie.

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.**

Uzasadnienie

Poprawka wzmacnia ochronę danych. Określonym użytkownikom ITS (np. osobom zarządzającym flotą w rozumieniu art. 2 lit. f)) pod żadnym pozorem nie wolno wykorzystywać usług ITS do kontrolowania pracowników.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7

skreślony

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.

Uzasadnienie

Załącznik I i II, a więc zasady dotyczące wdrażania ITS, o których mowa w art. 3, oraz elementy główne specyfikacji, o których mowa w art. 4, stanowią podstawowe przepisy niniejszej dyrektywy. Wobec tego załączniki te nie powinny podlegać zmianom w ramach procedury komitologii i procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, a zastosowanie powinna mieć procedura, o której mowa w art. 251 traktatu (procedura współdecyzji).

Poprawka 38

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 7a (nowy) –ustęp 1 (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a

1. Komisja przygotowuje roczny plan prac w oparciu o elementy główne określone w załączniku II do niniejszej dyrektywy, po raz pierwszy nie później niż w terminie trzech miesięcy od jej wejścia w życie.

Uzasadnienie

Program prac jest niezbędny, aby co roku uwzględniać środki wykonawcze specyfikacji ITS, które należy przyjąć. Pozwoli to na powiązanie elementów głównych ITS z terminami wyznaczonymi na przedstawienie rezultatów. Pierwszy program dotyczący elementów głównych związanych z wdrożeniem ITS należy przyjąć nie później niż trzy miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 7a (nowy) –ustęp 2 (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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. 9.

Uzasadnienie

Potrzebne jest ogólne zobowiązanie do uwzględniania wyników prac różnych odnośnych komitetów powołanych na mocy innych dyrektyw WE, rozporządzeń lub decyzji, np. w sprawie elektronicznych systemów poboru opłat drogowych, w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych, w sprawie homologacji pojazdów silnikowych lub w sprawie TEN-T, aby zagwarantować spójność wdrażania i wypracować efekt synergii. Pod tym względem prace grupy doradczej ITS stanowiłyby cenne wskazówki w związku z opracowaniem środków wykonawczych.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7a (nowy) –ustęp 3 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

Uzasadnienie

W ścisłej współpracy z państwami członkowskimi Komisja powinna zadbać o spójność i komplementarność procesu wdrażania ITS z innymi strategiami politycznymi i inicjatywami wspólnotowymi, potęgując tym samym efekt synergii i poprawiając skuteczność polityki Wspólnoty.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7a (nowy) –ustęp 4 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

Istnieje potrzeba uregulowania kwestii współpracy z organizacjami międzynarodowymi w dziedzinie ITS i normalizacji.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7a (nowy) –ustęp 5 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Komisja działa zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 8 ust. 1a, w celu:

(a) przyjęcia i zmiany rocznych programów prac;

(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.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza procedurę regulacyjną w przypadku decyzji dotyczących programu rocznego i dziedzin o znaczeniu priorytetowym dla współpracy międzynarodowej. Obydwe decyzje muszą zostać opublikowane w Dzienniku Urzędowym celem poinformowania wszystkich zainteresowanych stron i zagwarantowania przejrzystości prac związanych z wdrożeniem ITS.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7a (nowy) – ustęp 6 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

.

6. Zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 8 ust. 2, najpóźniej sześć miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Komisja przyjmuje program roboczy zawierający cele i terminy stosowania załącznika II.

Uzasadnienie

Załącznik II nie hierarchizuje priorytetów, ani nie wyznacza terminów ich realizacji. Konieczne jest więc, aby Komisja we współpracy z komitetem IST wyznaczyła cele i kalendarz ich realizacji. Program roboczy może wymagać dostosowań mianowicie ze względu na zmiany technologiczne i postępowanie prac. Należy więc przewidzieć możliwość dokonywania okresowego przeglądu programu roboczego.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 8 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***1a. 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.***

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza odniesienia do dyrektywy dotyczącej procedury regulacyjnej (decyzja 1999/468/WE) w przypadku decyzji podejmowanych w sprawie programu rocznego i dziedzin o znaczeniu priorytetowym dla współpracy międzynarodowej. Proponuje się, aby termin dotyczący „droit de regard” wynosił trzy miesiące.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 9 – ustęp 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***1a. 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.***

Uzasadnienie

Komisja powinna zwiększyć odpowiedni udział podmiotów związanych z ITS w Europejskiej Grupie Doradczej ds. ITS.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 1b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Do Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS należy wydawanie opinii technicznej na temat projektów specyfikacji, o których mowa w art. 4.

Uzasadnienie

Dyrektywa powinna umożliwić Europejskiej Grupie Doradczej ds. ITS wydawanie opinii na temat projektów specyfikacji, o których mowa w art. 4.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 9 – ustęp 1c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c. Prace Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS są prowadzone w sposób przejrzysty.

Uzasadnienie

Przejrzystość i otwartość powinny towarzyszyć pracom Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja, dwa razy do roku, przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

4. Komisja, dwa razy do roku, 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.

Dwa razy w roku Komisja przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii finansowania, a w razie konieczności przedkłada także wniosek dotyczący podstawy finansowej zagwarantowania minimalnego zakresu stosowania aplikacji i usług ITS.

Uzasadnienie

Sprawozdania przedkładane Parlamentowi i Radzie powinny się wyraźnie odnosić do etapu wdrażania ITS, a także obejmować analizę funkcjonowania zasad określonych w załączniku I i II oraz ocenę, czy potrzebne jest wprowadzenie zmian do niniejszej dyrektywy. Umożliwi to monitorowanie i określenie postępów, a także skontrolowanie realizacji celów dyrektywy i przygotowanie ewentualnych kroków zaradczych w oparciu o solidną ocenę. Finansowanie minimalnego zakresu stosowania usług ITS to kwestia zasadnicza. Komisja powinna regularnie przedstawiać sprawozdania na ten temat.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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 przekażą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. Państwa członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Uzasadnienie

24 miesiące to zbyt długi okres transpozycji.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I - litera (a)

Tekst proponowany przez Komisję

(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);

Poprawka

(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**);

Uzasadnienie

W ocenie potrzeb należy uwzględnić kwestie związane ze szczególnie narażonymi użytkownikami sieci transportu, w tym z osobami o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – litera (c)

Tekst proponowany przez Komisję

(c) Ciągłość geograficzna – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług na terenie całej Wspólnoty, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;

Poprawka

(c) Ciągłość geograficzna – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług na terenie całej Wspólnoty i na jej granicach zewnętrznych, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci transportowej;

Uzasadnienie

Możliwość korzystania z aplikacji i usług ITS na zewnętrznych granicach UE jest prawie tak samo ważna jak korzystanie z nich w UE. Współpraca transgraniczna jest niezbędna zarówno na szczeblu administracyjnym, jak i technicznym.

Poprawka 52

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – litera (ea) (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ea) 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.

Uzasadnienie

Dyrektywę tę należy w całym jej zakresie stosować do wszystkich systemów ITS w dziedzinie transportu drogowego i w ramach interfejsów z innymi rodzajami transportu. Z tego też względu ważne jest umieszczenie intermodalności wśród zasad wdrażania ITS znajdujących się w tej dyrektywie.

Poprawka 53

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik II – ustęp 2 – litera (b)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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;

(b) Określenie koniecznych środków służących wykorzystaniu innowacyjnych technologii ITS (urządzeń radiolokacyjnych – RFID, DSRC 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;

Uzasadnienie

Integrację wyników lokalizacji uzyskanych przy wykorzystaniu wydzielonej łączności małego zasięgu (DSRC) już w rzeczywistości zrealizowano w narzędziach i ośrodkach zarządzania ruchem, wobec czego należy o niej wyraźnie wspomnieć.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – ustęp 2 – litera (ca) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ca) Określenie środków niezbędnych do zagwarantowania sprawnych usług ITS we Wspólnocie i na jej granicach zewnętrznych.

Uzasadnienie

Możliwość korzystania z aplikacji i usług ITS na zewnętrznych granicach UE jest prawie tak samo ważna jak korzystanie z nich w UE. Współpraca transgraniczna jest niezbędna zarówno na szczeblu administracyjnym, jak i technicznym.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik II – ustęp 3 – litera (ba) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ba) 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.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik II – część 4 – litera (b) – tiret czwarte a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***określenie ram regulacyjnych
w odniesieniu do interakcji człowiek-
maszyna (HMI), aby rozwiązać kwestie
odpowiedzialności oraz zapewnić bardziej
wiarygodne dostosowanie funkcjonalnych
zabezpieczeń ITS do zachowania
człowieka;***

UZASADNIENIE

Wniosek Komisji dotyczący dyrektywy ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu¹ ma na celu zapewnienie trans-narodowego wdrożenia aplikacji ITS i zharmonizowanych usług transgranicznych w zakresie informacji o ruchu i podróży oraz zarządzaniu ruchem.

ITS to zaawansowane systemy, w których zastosowane są systemy informacyjne i komunikacyjne (ICT), wykorzystywane w transporcie drogowym. Dzięki nim możliwe jest świadczenie innowacyjnych usług w zakresie środków transportu i zarządzania ruchem drogowym na rzecz różnych użytkowników, takich jak podróżni, użytkownicy i operatorzy infrastruktury transportu drogowego, osoby zarządzające flotą oraz podmioty obsługi w nagłych wypadkach.

Aplikacje ITS dowiodły swojej skuteczności, sprawiając, że transport stał się skuteczniejszy, bezpieczniejszy i pewniejszy, a jednocześnie przyczyniają się do realizacji celów polityki w zakresie ograniczania zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Niemniej jednak korzyści dla użytkowników i infrastruktury w Europie nie są jeszcze zoptymalizowane.

W ocenie skutków dyrektywy w sprawie ITS² Komisja przedstawia idące coraz dalej wyzwania stojące przed polityką transportową – koszty *zatorów komunikacyjnych na drogach* wynoszą średnio w skali roku 1% PKB UE, *liczba ofiar śmiertelnych na drogach* nadal sięga 42 953 (2006 r.) i znacznie przewyższa cel, zgodnie z którym do 2010 r. liczba ta ma spaść do 25 000, *emisja CO₂*, której źródłem jest transport drogowy stanowi 72% wszystkich emisji CO₂ wytwarzanych przez pozostałe środki transportu.

Komisja zauważa w szczególności, że rozwój ITS przebiega wolniej niż oczekiwano, a usługi są wdrażane w sposób fragmentaryczny, tworząc zlepek rozwiązań krajowych, regionalnych i lokalnych, co stanowi zagrożenie dla integralności jednolitego rynku. Zdaniem Komisji najważniejsze przeszkody w promowaniu ITS wynikają z braku interoperacyjności i skutecznej współpracy pomiędzy podmiotami z tej branży, a także z nierozstrzygnięcia kwestii ochrony danych i odpowiedzialności.

Aby przyspieszyć skoordynowane wdrażanie ITS oraz pokonać bariery hamujące ich rozwój, Komisja proponuje przyjęcie dyrektywy jako aktu legislacyjnego zgodnego z zasadami proporcjonalności i pomocniczości.

Cele i założenia

Przedmiotowy wniosek ma na celu ustanowienie mechanizmów niezbędnych do dalszego rozwoju aplikacji i usług ITS w transporcie drogowym i ich współdziałania z innymi rodzajami transportu.

¹ COM(2008) 0887

² SEC (2008)3083 i SEC(2008)3084.

Wniosek nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia skoordynowanego wdrażania i wykorzystywania interoperacyjnych aplikacji i usług ITS. Zaproponowano w nim, aby wdrażanie ITS w państwach członkowskich uwzględniało najważniejsze zasady – takie jak skuteczność, efektywność kosztową, ciągłość geograficzną, interoperacyjność i stopień dojrzałości – które zostały wymienione w załączniku I.

Wspólne specyfikacje

Należy podkreślić związek pomiędzy dyrektywą w sprawie ITS i planem działania na rzecz wdrożenia ITS w Europie, gdyż istnieje jednoznaczny przepis (art. 4) dotyczący wdrażania obszarów priorytetowych planu działania poprzez środki wykonawcze.

Przyjęcie wspólnych specyfikacji w formie przepisów wykonawczych na szczeblu UE przez Europejski Komitet ds. ITS (EIC) w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą dotyczy w szczególności czterech następujących obszarów priorytetowych:

1. Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży
2. ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem drogowym i transportem towarowym w ramach europejskich korytarzy transportowych i w konurbacjach;
3. aplikacje ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;
4. integracja pojazdu w ramach infrastruktury transportowej.

Cztery obszary priorytetowe, w których mają być realizowane wspólne specyfikacje odpowiadają czterem z sześciu obszarów działań zaproponowanych w planie działania. Główne elementy zostały wymienione w załączniku II.

Proponowane wzajemne uznawanie homologacji typu wystawianych przez krajowe organy ma obejmować urządzenia i oprogramowania związane z infrastrukturą drogową (art. 5). W dyrektywie tej zawarto odniesienie do dyrektywy ramowej w sprawie bezpieczeństwa i ochrony danych w celu zagwarantowania prywatności i bezpieczeństwa (art. 6). Proponuje się również utworzenie Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS, która będzie doradzać Komisji.

Poglądy sprawozdawcy

Dyrektywa jest odpowiednim aktem legislacyjnym w celu przyspieszenia wdrażania ITS w UE w bardziej skoordynowany i spójny sposób.

Istnieje wyraźna potrzeba zapewnienia większej interoperacyjności aplikacji i usług ITS w Europie, włącznie ze zgodnością wsteczną, o ile to możliwe. Istotne znaczenie mają informacje dla wszelkiego rodzaju podróżnych i dotyczące wszelkich rodzajów transportu, zwiększenie współmodalności, a także stworzenie bardziej konkurencyjnego i sprzyjającego środowiska dla infrastruktury transportowej. Należy także zapewnić spójność pomiędzy doświadczeniami zainteresowanych stron i doświadczeniami zdobytymi podczas realizacji planu działania oraz prac nad normalizacją.

Konieczność przyjęcia regulacyjnego podejścia do wdrażania ITS nie podlega dyskusji, natomiast ograniczona powinna zostać treść specyfikacji w zakresie wdrażania.

W odniesieniu do ochrony danych należy rozważyć stosowanie anonimowych danych, wymaganie uzyskania zgody użytkowników oraz poszanowanie zasady prywatności na wczesnym etapie tworzenia ITS.

Kwestie odpowiedzialności muszą zostać rozwiązane poprzez odpowiednie zaangażowanie ekspertów w tej dziedzinie i wszystkich podmiotów z branży. Istnieje również konieczność zachowania odpowiedniej równowagi w odniesieniu do reprezentacji wszystkich podmiotów związanych z ITS w Europejskiej Grupie Doradczej ds. ITS, aby jej rola doradcza była bardziej formalna, a praca - bardziej przejrzysta.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa szczególnie narażonych użytkowników, w działaniach objętych wspólnymi specyfikacjami należy wzmocnić odpowiednie ramy dla interfejsów HMI.

PROCEDURA

Tytuł	Inteligentne systemy transportowe w dziedzinie transportu drogowego i interfejsy z innymi środkami transportu
Odsyłacze	COM(2008)0887 – C6-0512/2008 – 2008/0263(COD)
Data przedstawienia w PE	16.12.2008
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.1.2009
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 13.1.2009
Opinia niewydana Data decyzji	ITRE 19.1.2009
Sprawozdawca(y) Data powołania	Anne E. Jensen 8.12.2008
Rozpatrzenie w komisji	17.2.2009 30.3.2009
Data przyjęcia	31.3.2009
Wynik głosowania końcowego	+: 32 -: 2 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Elisabeth Schroedter
Data złożenia	3.4.2009