



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0211/2010

22.6.2010

*****II**

ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

dotyczącego stanowiska Rady w pierwszym czytaniu mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (06103/4/2010 – C7-0119/2010 – 2008/0263(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Anne E. Jensen

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu).

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	6
ZAŁĄCZNIK.....	11
PROCEDURA	13

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczącej stanowiska Rady w pierwszym czytaniu mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (06103/4/2010 – C7-0119/2010 – 2008/0263(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając stanowisko Rady zajęte w pierwszym czytaniu (06103/4/2010-C7-0119/2010),
 - uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008) 0887),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 i art. 71 ust. 1 traktatu WE, na podstawie których Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C6-0512/2008),
 - uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009) 0665),
 - uwzględniając art. 294 ust. 7 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
 - uwzględniając własne stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu¹,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 13 maja 2009 r.²,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 70 i art. 72 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A7-0211/2010),
1. zatwierdza stanowisko Rady;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom krajowym.

¹ Teksty przyjęte, 23.4.2009, P6_TA(2009)0283.

² Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 85.

UZASADNIENIE

1. Kontekst i uwagi na temat procedury

W dniu 16 grudnia 2008 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu (PE) i Radzie wniosek dotyczący dyrektywy ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu¹. W proponowanej dyrektywie nakreślono ramy prawne realizacji planu działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie, który towarzyszył wnioskowi Komisji.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w sprawie wniosku Komisji w dniu 13 kwietnia 2009 r.². Skonsultowano się z Komitetem Regionów, jednak zrzekł się on wydawania opinii³.

Na posiedzeniu w dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski przyjął w pierwszym czytaniu rezolucję legislacyjną zmieniającą wniosek Komisji⁴.

Europejski Inspektor Ochrony Danych przyjął opinię w sprawie wniosku Komisji w dniu 22 lipca 2009 r.⁵.

Na posiedzeniu w dniu 21 lipca 2009 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) potwierdziła stanowisko PE na obecną kadencję, przyjęte w pierwszym czytaniu w szóstej kadencji, a sprawozdawczyni otrzymała mandat do podjęcia negocjacji z Radą w celu szybkiego osiągnięcia porozumienia w drugim czytaniu.

Zgodnie z postanowieniami art. 251 ust. 2 traktatu WE i wspólną deklaracją w sprawie zasad dotyczących praktycznego stosowania procedury współdecyzji⁶ nawiązano nieformalne kontakty pomiędzy Radą a PE w celu szybkiego osiągnięcia porozumienia w drugim czytaniu. W tym kontekście właściwe organy obu instytucji⁷ osiągnęły porozumienie, które zostało potwierdzone przez COREPER w dniach 9 grudnia 2009 r. i 10 marca 2010 r., a na szczelbu komisji TRAN potwierdzono je pismami jej przewodniczącego z dnia 16 grudnia 2009 r. i 11 marca 2010 r.

W dniu 10 maja 2010 r. Rada przyjęła stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą (OLP) określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i wprowadziła porozumienie.

¹ COM(2008) 887 wersja ostateczna – 2008/0263 (COD).

² Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 85.

³ KR. Zrzeczenie się z dnia 13.3.2009 r.

⁴ T6-0283/2009.

⁵ Dz.U. C 047 z 25.2.2010, s. 6

⁶ Dz.U. C 145 z 30.06.2007, s. 5.

⁷ COREPER i komisja TRAN.

2. Wniosek Komisji: cel i najważniejsze elementy

Ogólnym celem (zakresem) jest ustanowienie ram skoordynowanego wdrażania i stosowania ITS oraz sporządzania specyfikacji w dziedzinie transportu drogowego, w tym interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Cele szczegółowe obejmują zwiększenie interoperacyjności systemów, zapewnienie stałego dostępu, dążenie do ciągłości usług oraz stworzenie efektywnego mechanizmu współpracy między wszystkimi podmiotami zainteresowanymi ITS.

Obowiązki państw członkowskich mają zapewnić skoordynowane wdrażanie i stosowanie interoperacyjnych aplikacji i usług ITS.

Przyjmowanie wspólnych specyfikacji przez Komisję ze wsparciem komitetu złożonego z przedstawicieli państw członkowskich (Europejski Komitet ds. ITS) w drodze procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą (RPS) obejmuje w szczególności cztery obszary priorytetowe:

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.

Zostanie ustanowiona Europejska Grupa Doradcza ds. ITS, do której zostaną zaproszeni przedstawiciele zainteresowanych podmiotów zajmujących się ITS.

Zaproponowano wzajemne uznawanie homologacji typu wydawanych przez organy krajowe, obejmujące urządzenia i oprogramowanie związane z infrastrukturą drogową.

Zaproponowano przepisy dotyczące ochrony danych, aby zapewnić prywatność i bezpieczeństwo.

Państwa członkowskie powinny brać pod uwagę najważniejsze zasady, takie jak skuteczność, efektywność kosztowa, ciągłość geograficzna, interoperacyjność i stopień dojrzałości.

3. Pierwsze czytanie w Parlamencie

Rezolucji legislacyjnej przyjętej zdecydowaną większością (529 głosami za, przy 42 głosach przeciw i 16 głosach wstrzymujących się) w pierwszym czytaniu towarzyszyło 58 poprawek. W poprawkach tych PE dążył przede wszystkim do wsparcia skoordynowanego i spójnego wdrażania i interoperacyjnego stosowania ITS oraz określenia ram stosowania aplikacji i usług ITS. Najważniejsze zmiany obejmują następujące kwestie:

Przedmiot i zakres: Parlament określił potrzebę spójnego wdrażania i stosowania ITS, w tym interoperacyjnych ITS (popr. 6), oraz zaznaczył, że dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich ITS dla podróżnych, pojazdów i infrastruktury oraz ich interakcji w dziedzinie transportu drogowego, w tym transportu miejskiego, i interfejsów z innymi rodzajami transportu (popr. 7). W ramach zakresu i specyfikacji przyjęto przepisy dotyczące szczególnie

narażonych użytkowników sieci transportu (popr. 10, 11 i 59, 50, 55) oraz zarządzania ruchem i mobilnością, w tym również na potrzeby multimodalnych i interoperacyjnych systemów sprzedaży biletów (popr. 9).

Przyjmowanie wspólnych specyfikacji będzie ograniczone do zaproponowanych czterech obszarów priorytetowych, zniesiono także możliwość zmiany treści specyfikacji przez Komisję w drodze procedury komitologii (RPS) (popr. 19 i 37). W razie potrzeby są przedstawiane specyfikacje dotyczące interoperacyjności i odpowiedzialności; określane są obowiązki usługodawców (popr. 23 i 24). Zwrócono się o przeprowadzanie oceny wpływu przed przyjęciem specyfikacji oraz przyjmowanie celów i terminów ich wdrożenia (popr. 26 i 43).

Wprowadzono minimalny zakres stosowania aplikacji i świadczenia usług ITS w odniesieniu do TEN-T dla czterech poniższych obszarów priorytetowych, w przypadku których Komisja określi specyfikacje dotyczące ich obowiązkowego udostępniania i stosowania (popr. 12, 20):

- 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.

Obowiązki państw członkowskich dotyczące wdrażania ITS obejmą w miarę możliwości zgodność wsteczną (popr. 14), będą miały zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu oraz do interfejsów między nimi (popr. 57) oraz obejmą unikanie rozproszenia i braku ciągłości geograficznej (popr. 15) ze szczegółowym przepisem dotyczącym rzeźby terenu (popr. 18).

W odniesieniu do ochrony danych Parlament dążył do zapewnienia prywatności, wykorzystywania anonimowych danych, ograniczenia celów i wcześniejszej zgody na przetwarzanie danych osobowych (popr. 32–36).

W odniesieniu do homologacji typu Parlament wprowadził szereg nowych przepisów obejmujących *aplikacje ITS i zgodność z rynkiem* (popr. 27–29) oraz *normy i regulacje techniczne* (popr. 30 i 31).

4. Ocena stanowiska Rady w pierwszym czytaniu i komentarz

Rada popiera porozumienie osiągnięte przez właściwe organy Parlamentu i Rady w ramach negocjacji podczas nieformalnych rozmów trójstronnych.

Zaledwie kilka poprawek Parlamentu nie zostało włączonych w pełni, częściowo lub co do zasady do tekstu Rady (popr. 2, 5, 16, 53, 12, 21, 57). Najważniejsze obszary będące przedmiotem zainteresowania PE – np. zakres, szczególnie narażeni użytkownicy dróg, specyfikacje dotyczące głównych obszarów ITS, odpowiedzialność i ochrona danych – zostały ujęte w tekście. Wprowadzono pewne nowe elementy, np. przyjmowanie środków

niewiązanych, a inne wyjaśniono, np. przepisy dotyczące wdrażania i norm oraz oceny zgodności.

Przedmiot i zakres: Uwzględniono spójne wdrażanie i stosowanie ITS, a w art. 1 akapit pierwszy dodano wymiar transgraniczny. Określono definicję szczególnie narażonych użytkowników sieci transportu (art. 4), wprowadzając przepisy dotyczące specyfikacji w załączniku I (obszar priorytetowy III, 4.2) oraz zasady w załączniku II (a). Wymiar miejski oraz multimodalne i interoperacyjne systemy sprzedaży biletów będą objęte specyfikacjami odpowiednio w odniesieniu do architektury ITS i ciągłości usług (załącznik I).

Potwierdzono przyjęcie wspólnych specyfikacji i norm (art. 2) w czterech obszarach priorytetowych. W art. 6 ust. 1 i 3 przewidziano specyfikacje dotyczące *interoperacyjności* i *ciągłości*, w tym w art. 6 ust. 4 w razie potrzeby przepisy *funkcjonalne, techniczne, organizacyjne i dotyczące usług dla różnych zainteresowanych stron*. Przed przyjęciem specyfikacji wymagana jest ocena wpływu.

Wdrażanie (art. 5): Rada zaakceptowała pomysł Parlamentu dotyczący określania działań priorytetowych w ramach obszarów priorytetowych ITS, nie była jednak w stanie zaakceptować automatycznego lub obowiązkowego wdrażania ITS zaproponowanego przez Parlament, głównie z uwagi na jego nieznane oddziaływanie finansowe. Zamiast tego postanowiono przedłożyć wniosek ustawodawczy dotyczący wdrażania w ramach OLP (wcześniej procedura współdecyzji) dwanaście miesięcy po przyjęciu specyfikacji (art. 6 ust. 2).

Sześć działań priorytetowych dotyczących specyfikacji ITS (art. 3) odpowiada czterem kluczowym obszarom, które Parlament chciał określić jako minimalny poziom ITS od pierwszego czytania. Komisja wydała oświadczenie, w którym zobowiązuje się do szybkiego przyjęcia specyfikacji zgodnie z napiętym harmonogramem:

- a) świadczenie w całej UE usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym (2014 r.);
- b) świadczenie w całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (2013 r.);
- c) dane i procedury dotyczące przekazywania – w miarę możliwości – użytkownikom dróg bezpłatnie minimalnego zakresu ogólnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem (2012 r.);
- d) zharmonizowane przepisy dotyczące interoperacyjnej pomocy eCall w całej UE (2012 r.);
- e) świadczenie usług informacyjnych o pewnych i bezpiecznych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (2012 r.);
- f) świadczenie usług rezerwacji pewnych i bezpiecznych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych; (2013 r.).

W odniesieniu do ochrony danych (art. 10) tekst w pełni odzwierciedla treść poprawek Parlamentu.

W odniesieniu do odpowiedzialności (art. 11) wprowadzono przepis mający na celu objęcie produktów zgodnie z prawodawstwem WE. W odniesieniu do usług ITS Komisja wydała oświadczenie mające na celu przyjęcie wytycznych.

Procedura komitologii / akty delegowane: Po wejściu w życie traktatu z Lizbony przepisy dotyczące komitologii w odniesieniu do RPS zastąpiono aktami delegowanymi (art. 290 TFUE). W ramach systemu aktów delegowanych Komisja przyjmie specyfikacje, o których mowa w załączniku I, począwszy od tych zawartych w ramach działań priorytetowych. Czas trwania uprawnienia delegowanego przyznanego Komisji określono na siedem lat.

5. Treść zalecenia

Sprawozdawczyni chciałaby zalecić przyjęcie stanowiska Rady zajętego w pierwszym czytaniu. Treść tekstu Rady w dużej mierze odzwierciedla stanowisko Parlamentu zajęte w pierwszym czytaniu. Tekst jest wynikiem trudnych negocjacji prowadzonych między prezydentką szwedzką i hiszpańską a zespołem negocjacyjnym Parlamentu w okresie od października 2009 r. do marca 2010 r.

Sprawozdawczyni chciałaby zwrócić uwagę na następujące kwestie:

- dobrowolne podejście do ITS nie działało i konieczny jest minimalny poziom normalizacji, aby użytkownicy mogli korzystać z systemów ITS podczas podróży;
- w ostatnim okresie nastawienie Rady diametralnie się zmieniło, jako że początkowo państwa członkowskie były przeciwne aktowi ustawodawczemu.

Przyjęcie dyrektywy dotyczącej ITS przyspieszy wdrożenie rozwiązań ITS w transporcie drogowym oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, które przebiegało powoli w minionych latach. Nowa dyrektywa dotycząca ITS pozwala stawić czoła rozdrobnionemu wdrożeniu, które prowadzi do powstawania zlepków rozwiązań krajowych, regionalnych i lokalnych, i zapewnia unijne ramy służące spójnemu wdrażaniu ITS.

W związku z tym porozumienie toruje drogę nadrobieniu opóźnień dotyczących aplikacji i usług ITS oraz likwidacji niewydolności transportu poprzez sprawienie, że stanie się on bardziej efektywny i bezpieczny, przy jednoczesnym przyczynieniu się do realizacji celu polityki, jakim jest bardziej ekologiczny transport.

ZAŁĄCZNIK

Dyrektywa w sprawie ITS Kolejne kroki i nieformalne posiedzenia między zespołem negocjacyjnym PE (1) a przewodnictwem Rady

Data	Miejsce	Posiedzenie w sprawie projektu dyrektywy w sprawie ITS
2009		
23 kwietnia	Strasburg	PE przyjmuje swoje pierwsze czytanie
21 lipca	Bruksela	posiedzenie komisji TRAN: potwierdzenie pierwszego czytania i decyzja o upoważnieniu do podjęcia negocjacji
14 października	Bruksela	pierwsze nieformalne trójstronne rozmowy techniczne / przewodnictwo szwedzkie*
3 listopada	Bruksela	drugie nieformalne trójstronne rozmowy techniczne*
10 listopada	Bruksela	posiedzenie komisji TRAN: sprawozdanie zwrotne trzecie nieformalne trójstronne rozmowy techniczne*
19 listopada	Bruksela	czwarte nieformalne trójstronne rozmowy techniczne*
24 listopada	Strasburg	pierwsze nieformalne rozmowy trójstronne / przewodnictwo szwedzkie**
1 grudnia	Bruksela	drugie nieformalne rozmowy trójstronne / przewodnictwo szwedzkie**
2 grudnia	Bruksela	posiedzenie komisji TRAN: sprawozdanie zwrotne
8 grudnia	Bruksela	trzecie nieformalne rozmowy trójstronne / przewodnictwo szwedzkie** porozumienie w sprawie merytorycznej treści dyrektywy
16 grudnia	Strasburg	posiedzenie koordynatorów TRAN: sprawozdanie zwrotne pismo przewodniczącego komisji TRAN potwierdzające zgodność porozumienia w sprawie merytorycznej treści dyrektywy z przepisami dotyczącymi komitologii i dostosowaniem do traktatu z Lizbony
2010		
3 marca	Bruksela	czwarte nieformalne rozmowy trójstronne / przewodnictwo hiszpańskie* porozumienie w sprawie przepisów dotyczących komitologii: wprowadzenie aktów wykonawczych i aktów delegowanych
11 marca		pismo przewodniczącego komisji TRAN do Coreper potwierdzające wczesne porozumienie w drugim

		czytaniu
10 maja	Bruksela	Rada przyjmuje swoje pierwsze czytanie

(1) Sprawozdawczyni *A. E. Jensen*, sprawozdawcy posilkowi: *D-L. Koch (PPE)*; *S-A. Țicău (S&D)*; *F. Brepoels (Verts/ALE)*; *R. Czarnecki (ECR)*.

* Rada reprezentowana przewodniczącego Grupy Roboczej ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne.

** Rada reprezentowana przez przewodniczącego COREPER I.

PROCEDURA

Tytuł	Inteligentne systemy transportowe w dziedzinie transportu drogowego i interfejsy z innymi środkami transportu
Odsyłacze	06103/4/2010 – C7-0119/2010 – 2008/0263(COD)
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim - Numer P	23.4.2009 T6-0283/2009
Wniosek Komisji	COM(2008)0887 - C6-0512/2008
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu	20.5.2010
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 20.5.2010
Sprawozdawca(y) Data powołania	Anne E. Jensen 12.5.2010
Rozpatrzenie w komisji	21.6.2010
Data przyjęcia	22.6.2010
Wynik głosowania końcowego	+: 28 -: 2 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Anne E. Jensen, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu
Data złożenia	28.6.2010