



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-46-12

Druk nr 534
Warszawa, 22 czerwca 2012 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w pkt 32 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 33 – 40 w brzmieniu:

„33) inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu;

34) interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy;

35) aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS;

36) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;

37) użytkownik ITS – każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i zarządców dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz podmioty ustawowo powołane do niesienia pomocy;

- 38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, a także motocyklistów oraz osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej orientacji lub sprawności ruchowej;
 - 39) interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę;
 - 40) ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej.”;
- 2) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Inteligentne systemy transportowe

Art. 43a. 1. W przypadku podjęcia przez podmioty, w szczególności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, decyzji o wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, podmioty te przy ich wdrażaniu stosują przepisy wydane na podstawie ust. 3, mając na uwadze potrzeby wszystkich zainteresowanych, w szczególności użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:

- 1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa

- i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
 - 3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;
 - 4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;
 - 5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;
 - 6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;
 - 7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych,

w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;

- 8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;
 - 9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;
 - 10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;
 - 11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;
 - 12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności może określić, w drodze rozporządzenia:
- 1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych

systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczególne wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,

2) sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS

– mając na uwadze potrzebę zapewnienia skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS.

4. Przy wydaniu rozporządzenia, o którym mowa w ust. 3, uwzględnia się zasady, o których mowa w ust. 2.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz. Urz. UE L 207 z 06.08.2010, str. 1).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 159, poz. 945 i Nr 222, poz. 1321 oraz z 2012 r. poz. 472.

UZASADNIENIE

1. Wprowadzenie

Bezpośrednim celem projektowanej zmiany ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest wdrożenie do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (zwanej dalej „Dyrektywą ITS”).

Dyrektywa ITS jest aktem prawnym o charakterze ramowym, ustalającym tzw. obszary priorytetowe, to jest:

- 1) optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży,
- 2) ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi,
- 3) aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego,
- 4) powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową,

dla których Komisja Europejska, zwana dalej „KE” opracuje specyfikacje ITS oraz zainicjuje powstanie niezbędnych norm, mających na celu zapewnienie interoperacyjności funkcjonujących i wdrażanych w państwach członkowskich usług i aplikacji ITS.

Przepisy dyrektywy ITS nie narzucają państwom członkowskim UE wdrażania projektów, aplikacji i usług ITS. Decyzja o wdrażaniu aplikacji i usług ITS na swoim terytorium pozostaje w gestii państw członkowskich.

Wynika to z artykułu 5 ustęp 1 Dyrektywy ITS, w myśl którego państwa członkowskie mają podjąć niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję Europejską (na podstawie art. 6) do wdrażanych aplikacji i usług ITS (specyfikacje ITS). Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. (Jednakże prawo to pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich aktów ustawodawczych przyjętych na mocy artykułu 6 ustęp 2 akapit drugi.)

Dyrektywa ITS powinna być implementowana przez państwa członkowskie UE do dnia 27 lutego 2012 r.

Proponowany art. 43a ust. 1 ustawy o drogach publicznych nakłada na podmioty wdrażające aplikacje i usługi ITS obowiązek wdrażania tych aplikacji i usług zgodnie ze wskazanymi zasadami, które określone są w załączniku II implementowanej dyrektywy. Zaproponowany przepis podkreśla szczególną rolę zarządców dróg w procesie wdrażania ITS, a także kładzie

nacisk na zaspokojenie potrzeb użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

Projektowany art. 43a ust. 3 przewiduje delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności rozporządzenia określającego szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji i usług ITS oraz sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS.

Zgodnie z artykułem 5 Dyrektywy ITS państwa członkowskie zobowiązane są do zapewnienia stosowania specyfikacji przyjętych przez KE (zgodnie z artykułami 6 i 7 dyrektywy). Powyższa delegacja ustawowa pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu, po wydaniu ww. specyfikacji, na ich wdrożenie do polskiego systemu prawnego.

KE została zobowiązana przez Dyrektywę ITS do przyjęcia pierwszych specyfikacji do dnia 27 lutego 2013 r.

Dokonywanie wyboru i wdrażania aplikacji i usług ITS ma odbywać się na podstawie projektowanego art. 43a ust. 2 projektu, zgodnie z następującymi zasadami wdrażania usług ITS i aplikacji ITS:

- 1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego,
- 2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów,
- 3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe,
- 4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi,

- 5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS,
- 6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe,
- 7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą,
- 8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu,
- 9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego,
- 10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia,
- 11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe,
- 12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.

Powyższe zasady określono w załączniku II transponowanej dyrektywy 2010/40/UE.

Wszelkie pozostałe przepisy Dyrektywy ITS (tzn. inne niż artykuł 5 i załącznik II) nie wymagają krajowych działań implementacyjnych.

Znaczna część przepisów Dyrektywy ITS skierowana jest do Komisji Europejskiej. KE jest adresatem artykułów: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 12, 15, 16 oraz załącznika I.

Artykuły 13 i 14 Dyrektywy ITS adresowane są do Parlamentu Europejskiego i Rady.

Przepisy artykułu 17 („Sprawozdawczość”) są już realizowane przez polską administrację centralną i nie wymagają implementacji w przepisach powszechnie obowiązujących. Sprawozdanie określone w artykule 17.1 dyrektywy zostało sporządzone przez b. Ministerstwo Infrastruktury, w sierpniu 2011 r., przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich i przekazane przez Stałe Przedstawicielstwo RP przy UE do Komisji Europejskiej.

Artykuł 10 Dyrektywy ITS wymaga od państw członkowskich UE implementacji dyrektyw o numerach: 95/46/WE, 2002/58/WE oraz 2003/98/WE. Przepisy w nich zawarte są już wdrożone przez ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), ustawę z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.) oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198, z późn. zm.).

Z kolei artykuł 11 Dyrektywy ITS wymaga od państw członkowskich implementacji dyrektywy o numerze 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. Przepisy wynikające z niej zostały wdrożone w ustawie z dnia 2 marca 2000 r. o ochronie niektórych praw konsumentów oraz o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (Dz. U. Nr 22, poz. 271).

Ww. przepisy ustawowe nie zawierają wyłączeń ich stosowania do aplikacji i usług ITS.

W Polsce rozwiązania ITS nie są rozpowszechnione w stopniu porównywalnym z wieloma innymi krajami UE. Projekty ITS uruchamiane obecnie w kraju (głównie w niektórych miastach wojewódzkich, z inicjatywy ich samorządów) wspierają miejski transport drogowy oraz szynowy.

Na głównej sieci drogowej systemy zarządzania infrastrukturą i ruchem są na wczesnym etapie rozwoju. Drogi krajowe posiadają na niektórych odcinkach zestawy do monitorowania ruchu i warunków meteorologicznych. Praktycznie brakuje jednak zaawansowanego wdrożenia ITS, w tym zwłaszcza centrów zarządzania ruchem, współdziałających w celu jego optymalizacji z siecią znaków zmiennej treści (VMS).

Wdrożone dotychczas w kraju systemy telematyczne są zróżnicowane technologicznie. Cechują je na ogół lokalny zasięg oraz możliwość realizacji funkcji o wąskim zakresie specyfikacji.

Niewspółpracujące ze sobą systemy telematyczne nie dają możliwości wielokrotnego użycia zbieranych danych, w tym zwłaszcza do realizacji innych funkcji (już realizowanych bądź

możliwych w przyszłości) przez inne podsystemy ITS. Wyspowy charakter wdrażania ITS uniemożliwia pełne wykorzystanie potencjału charakterystycznego dla rozwiązań sieciowych.

Wdrożenie przepisów Dyrektywy ITS, przez stosowanie wspólnych zasad wdrażania ITS oraz (w przyszłości) specyfikacji i norm UE, służyć będzie zbudowaniu interoperacyjnego systemu zarządzania transportem drogowym w wymiarze krajowym, a także europejskim. Przy założeniu wykorzystania istniejących już systemów telematycznych, implementacja Dyrektywy ITS docelowo ułatwi zapewnienie ciągłości usług, przy maksymalnej redukcji łącznych kosztów krajowego procesu wdrożenia rozwiązań ITS.

Obecnie realizowane w Polsce wdrożenie ITS w transporcie drogowym realizowane jest głównie w oparciu o środki europejskie. W kolejnej wieloletniej perspektywie finansowej UE (2014 – 2020) przewiduje się kontynuację wspierania projektów ITS.

2. Zakres podmiotowy i przedmiotowy projektowanej zmiany ustawy

2.1. Zakres podmiotowy

Projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych w zakresie implementacji do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2010/40/UE dotyczy organów administracji realizujących funkcje budowy, rozbudowy i modernizacji sieci drogowych różnych kategorii (zarządców dróg), jak również jednostek realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, ratownictwa i łączności, jak Policja, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Centra Powiadamiania Ratunkowego, Państwowa Straż Pożarna i Ochotnicza Straż Pożarna.

Projekt nowelizacji dotyczy w szczególności instytucji i jednostek sektora usług transportowych, które uczestniczą w tworzeniu, rozpowszechnianiu bądź wykorzystaniu informacji o drogach i ruchu. Są to: zarządcy dróg publicznych, użytkownicy końcowi usług informacyjnych i telekomunikacyjnych dotyczących transportu i ruchu drogowego, w tym uczestnicy ruchu drogowego jako klienci korzystający z usług świadczonych przez zarządców dróg, jednostki zarządzające taborem transportowym, organy administracji łączności, operatorzy sieci telekomunikacyjnych, podmioty posiadające prawo do wykorzystywania częstotliwości, dostawcy sprzętu i usług wykorzystujących rozwiązania ITS oraz Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych.

2.2. Zakres przedmiotowy

W związku z implementacją do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2010/40/UE w postaci nowelizacji ustawy o drogach publicznych oczekuje się stosowania przez zarządców infrastruktury zasad wdrażania usług i aplikacji ITS oraz w przyszłości specyfikacji ITS – po ich przyjęciu przez Komisję Europejską i wejściu w życie w ramach krajowego systemu prawnego, zgodnie z projektowanym art. 43a ust. 3.

Takie rozwiązanie służyć będzie wdrażaniu interoperacyjnych rozwiązań na drogach publicznych.

Oczekiwanym skutkiem nowelizacji ustawy o drogach publicznych będzie ustanowienie podstaw długofalowego współdziałania ze sobą zarządców dróg (sieci drogowe różnych kategorii) oraz innych organów administracji różnych szczebli, w celu ułatwienia skoordynowanego wdrażania i wykorzystania rozwiązań ITS.

Kolejnym pożądanym efektem będzie lepsze współdziałanie określonej wyżej grupy jednostek z przedsiębiorstwami sektora prywatnego świadczącymi usługi informacyjno-telekomunikacyjne i transportowe (jak operatorzy taboru transportowego), w celu wdrażania i efektywnego wykorzystania rozwiązań ITS.

W rezultacie spodziewana jest (wynikowo) poprawa jakości usług transportowych i funkcjonowania transportu drogowego.

Projekt zmiany ustawy o drogach publicznych nie nakłada obowiązku wdrażania aplikacji i usług ITS. Zgodnie z artykułem 5 ustęp 1 Dyrektywy ITS wdrażanie aplikacji i usług ITS jest na chwilę obecną fakultatywne.

Jednakże przepis artykułu 5 ustęp 1 Dyrektywy ITS może ulec zmianie. Wskazują na to wyraźnie przepisy artykułu 5 ustęp 1 zdanie trzecie w związku z artykułem 6 ustęp 2 akapit drugi oraz punkt 8 preambuły Dyrektywy ITS.

W sytuacji zmiany ww. przepisu państwa członkowskie utracą prawo do decydowania o wdrażaniu aplikacji i usług ITS na swoim terytorium i będą zobowiązane zastosować się do norm ustalonych w nowym akcie ustawodawczym, przyjętym na podstawie wniosku Komisji Europejskiej, złożonego w trybie artykułu 6 ustęp 2 akapit drugi Dyrektywy ITS.

W związku z powyższym strona polska zobowiązuje się, iż w przypadku podjęcia prac nad zmianą Dyrektywy ITS w ww. zakresie będzie opowiadała się za pozostawieniem jej

przepisów w obecnie obowiązującym brzmieniu, tj. pozostawienia swobody podejmowania decyzji przez państwa członkowskie w zakresie wdrażania aplikacji i usług ITS.

3. Proponowane zmiany w ustawie o drogach publicznych

W polskim porządku prawnym nie występują obecnie przepisy bezpośrednio regulujące kwestie ITS, poza przepisami dotyczącymi elektronicznego systemu poboru opłat, który regulowany jest odrębnymi aktami UE.

W związku z potrzebą implementacji Dyrektywy ITS oraz potrzebą wprowadzenia do porządku prawnego pojęć i zasad dotyczących tych kwestii proponuje się wprowadzenie zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przez:

1) utworzenie słowniczka pojęć dotyczących inteligentnych systemów transportowych w trybie dodania kolejnych punktów w art. 4 ustawy.

Proponuje się wprowadzenie następujących definicji opartych na dyrektywie 2010/40/UE:

- inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu,
- interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy,
- aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS,
- usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych,
- użytkownik ITS – każdy użytkownik aplikacji lub usług ITS, w tym podróżni, szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego, użytkownicy i zarządcy dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz podmioty ustawowo powołane do niesienia pomocy,
- szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi i rowerzyści, a także motocykliści oraz osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej orientacji lub sprawności ruchowej,
- interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę,

– ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej.

2) wprowadzenie do tekstu ustawy nowego rozdziału 4a odnośnie do wdrażania ITS na drogach publicznych. Zgodnie z projektowanym art. 43a ust. 2 podmioty wdrażające aplikacje i usługi ITS powinny stosować zasady określone w tym przepisie. Zostały one opisane wyżej w punkcie 1 uzasadnienia (Wprowadzenie).

3) zapewnienie stosowania przyszłych specyfikacji KE dot. ITS będzie realizowane na podstawie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, wydanego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności, zgodnie z art. 43a ust. 3 projektu.

W rozporządzeniu tym minister określi szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji i usług ITS.

W trakcie procesu opracowywania i przyjmowania specyfikacji ITS przez Komisję Europejską strona polska jest zobowiązana przede wszystkim do uwzględniania możliwości finansowych podmiotów wdrażających usługi i aplikacje ITS oraz budżetu państwa, a także krajowych projektów ITS do tej pory wdrożonych bądź planowanych do wdrożenia.

Ponadto w trakcie opracowywania i przyjmowania specyfikacji przez Komisję Europejską strona polska zobowiązuje się do uwzględnienia obecnie funkcjonujących systemów technologicznych w Polsce – ewentualne propozycje Komisji Europejskiej w zakresie wprowadzenia innych technologii niezbędnych do wdrażania aplikacji i usług ITS będą wiązały się ze sprzeciwem strony polskiej, szczególnie gdy będą one miały negatywne skutki finansowe dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.

4. Informacje proceduralne

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W czasie prac nad projektem nie wpłynęły żadne zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy nie podlega konieczności przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega notyfikacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych dotyczy:

a) bezpośrednio:

- zarządców dróg publicznych wszystkich kategorii i jednostek zarządzających ruchem na nich,
- dostawców usług ITS,

b) pośrednio:

- organów administracji rządowej,
- organów administracji samorządowej,
- organów administracji łączności,
- operatorów sieci telekomunikacyjnych,
- podmiotów posiadających prawo do wykorzystywania częstotliwości,
- jednostek zarządzających taborem transportowym,
- Policji,
- Państwowej Straży Pożarnej,
- Ochotniczej Straży Pożarnej,
- Centrów Powiadamiania Ratunkowego,
- Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych.

2. Konsultacje społeczne

2.1. Projekt założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych konsultowany był na wstępnym etapie z Unią Metropolii Polskich, Związkiem Powiatów Polskich, Związkiem Miast Polskich, Związkiem Gmin Wiejskich RP, Stowarzyszeniem ITS Polska, Polskim Stowarzyszeniem Telematyki Transportu, Polskim Kongresem Drogowym, Polską Izbą Spedycji i Logistyki, Krajową Izbą Gospodarczą Elektroniki i Telekomunikacji, Polskim Towarzystwem Informatycznym, Krajową Izbą Komunikacji Elektronicznej, Polską Izbą Informatyki i Telekomunikacji, Stowarzyszeniem Inżynierów Telekomunikacji, Krajową Izbą Gospodarczą Budownictwa Telekomunikacyjnego, Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Stowarzyszeniem Elektryków Polskich, organizacją Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej.

2.2. Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych został przekazany do konsultacji Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. KWRiST przyjęła projekt bez uwag. W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy został przekazany do:

- marszałków województw,
- Unii Metropolii Polskich,
- Związku Powiatów Polskich,
- Związku Miast Polskich,
- Związku Gmin Wiejskich RP,
- Stowarzyszenia ITS Polska,
- Polskiego Stowarzyszenia Telematyki Transportu,
- Polskiego Kongresu Drogowego,
- Polskiej Izby Spedycji i Logistyki,
- Polskiej Izby Radiodfuzji Cyfrowej,
- Krajowej Izby Gospodarczej Elektroniki i Telekomunikacji,
- Polskiego Towarzystwa Informatycznego,
- Polskiej Izby Komunikacji Elektronicznej,
- Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji,
- Stowarzyszenia Inżynierów Telekomunikacji,
- Krajowej Izby Gospodarczej Budownictwa Telekomunikacyjnego,
- Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszenia Elektryków Polskich,
- Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej.

Uwagi zgłoszone w trybie konsultacyjnym znalazły odzwierciedlenie w projekcie lub zostaną wykorzystane w dalszych pracach nad ITS.

3. Wpływ projektowanej ustawy na:

3.1. Sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

1) Dyrektywa 2010/40/UE ma charakter ramowy i nie nakłada obowiązku wdrażania usług czy aplikacji ITS w państwach członkowskich. Normy i (przyszłe) specyfikacje opracowane przez KE uporządkują proces tworzenia i funkcjonowania rozwiązań ITS w całej UE.

Decyzja o realizacji projektów ITS nie będzie wynikać z obowiązków nałożonych dyrektywą 2010/40/UE, ale z potrzeb funkcjonowania systemu transportowego – w obszarach, których te projekty dotyczą.

Zgodnie z projektem zmiany ustawy o drogach publicznych, specyfikacje po ich wejściu w życie będą obowiązywały w odniesieniu do nowych projektów ITS.

Na obecnym etapie prac nie ma możliwości dokładnego oszacowania kosztów proponowanych regulacji dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Nie powinny to być koszty znaczące, zakładając, że podmioty, które wdrożyły już jakieś rozwiązania ITS, oraz te, które są w trakcie wdrożenia bądź je planują, kierują się zasadą gospodarności oraz ogólną wiedzą o specyfice systemów ITS, w tym o typowej dla nich konieczności modyfikacji lub rozbudowy (w miarę zmiany zakresu lub przebiegu procesu transportowego „obsługiwanego” przez dany system bądź też ewolucji potrzeb systemu transportowego jako całości). Zakłada się, że w uzasadnionych przypadkach koszty zapewnienia interoperacyjności systemów wdrożonych przed wejściem w życie projektu, spowodowane ew. wymaganiami przyszłych specyfikacji ITS, będą mogły być dofinansowane ze środków UE.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, iż ewentualne wdrożenie usług i aplikacji ITS będzie wiązało się z koniecznością stosowania specyfikacji.

Jednocześnie z całą pewnością rozwiązania przy wdrażaniu aplikacji i usług ITS oparte o przyjęte specyfikacje będą wiązały się z dodatkowym obciążeniem budżetów podmiotów wdrażających te usługi i aplikacje.

W związku z powyższym, w trakcie prac w zakresie opracowywania i przyjmowania poszczególnych specyfikacji, KSE zostanie poinformowany o przewidywanych kosztach proponowanych rozwiązań w celu dokonania analizy wpływu tych kosztów na sektor finansów publicznych oraz wypracowania stanowiska Polski w ww. zakresie i przedstawienia go Komisji Europejskiej.

2) Dokonując oceny skutków regulacji, przyjęto następujące założenia:

- liczba i skala dotychczasowych wdrożeń ITS w Polsce jest niewielka (odwrotna sytuacja jest w krajach „starej 15”),
- przyszłe specyfikacje będą opracowywane przez Komisję na podstawie zasad (załącznik II Dyrektywy ITS),

- wdrożenia ITS mają w RP charakter „wyspowy”, często tzw. pilotażu pełnych wdrożeń, które ze względu na finansowanie ze środków UE muszą spełniać m.in. kryteria komplementarności i powtarzalności, co jest kierunkowo zgodne z zasadami ujętymi w Dyrektywie ITS (nastawionej na docelowe zapewnienie interoperacyjności),
- wdrażane obecnie systemy ITS stanowią elementy przyszłego całościowego systemu zarządzania transportem drogowym. Zarządcy infrastruktury, realizując projekty ITS, kierują się zasadą gospodarności i racjonalności prowadzonych działań, w związku z czym muszą uwzględniać tę cechę ITS, aby nie ponosić dodatkowych kosztów przy rozbudowie w przyszłości wdrażanych obecnie systemów,
- obecnie nie ma przeszkód technologicznych, aby zapewnić interoperacyjność systemów.

3.2. Rynek pracy

Przyjęcie projektowanej regulacji nie będzie oddziaływać bezpośrednio na rynek pracy.

3.3. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw:

1) Brak obligatoryjności wdrażania rozwiązań ITS wynika z transponowanej dyrektywy 2010/40/UE, której artykuł 5 zawiera stwierdzenie, że każde z państw członkowskich ma „prawo do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium”.

Dlatego też zarządcy infrastruktury mają pełną swobodę decyzji co do kwestii wdrażania oraz zakresu wdrażania aplikacji i usług ITS.

Po analizie potrzeb, stwierdzając uzasadnienie ekonomiczne, organizacyjne i funkcjonalne będą mogli podjąć decyzję o zastosowaniu aplikacji i usług ITS. W przypadku decyzji pozytywnej, dokonując wyboru docelowych rozwiązań, będą jednak musieli kierować się zasadami wymienionymi w załączniku II Dyrektywy ITS (art. 43a ust. 2 pkt 1 – 12 projektu).

Wpływ projektowanych zasad wyboru i wdrażania aplikacji ITS i usług ITS na koszty wdrożeniowe ponoszone przez zarządców dróg publicznych oraz jednostki zarządzające ruchem drogowym będzie pozytywny. Należy wskazać na spodziewany efekt ułatwienia pracy tych jednostek, co dotyczy ich działań koncepcyjno-planistycznych, jak również przygotowawczych i realizacyjnych w ramach procesu inwestycyjnego dla wdrożenia aplikacji i usług ITS. Zasady nie powinny wpływać na podniesienie kosztów wdrożeniowych,

lecz przyczynić się do ich zoptymalizowania (w wyniku zredukowania przyszłych kosztów wynikających z braku interoperacyjności wdrażanych na danym etapie rozwiązań ITS).

Zasady ułatwią właściwe ukierunkowanie procesu wdrożenia aplikacji ITS i usług ITS, nie powodując jednak konieczności tworzenia nowych dokumentów czy dodatkowych prac i działań administracyjnych dla zarządców dróg publicznych bądź jednostek zarządzających ruchem drogowym. Tym samym zasady te nie powodują dodatkowych obciążeń administracyjnych dla tych jednostek.

Implementacja do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2010/40/UE pozytywnie wpłynie na efektywność procesu wdrażania projektów ITS w Polsce.

2) Jednak bezpośredni, a zarazem długofalowy efekt stosowania interoperacyjnych aplikacji i usług ITS wystąpi dopiero w przyszłości. Nastąpi on dzięki wdrożeniom systemów zgodnych z przyszłymi specyfikacjami KE oraz odnośnymi normami UE, w skali lokalnej, krajowej oraz unijnej.

Funkcjonowanie przedsiębiorstw produkcyjnych oraz usługowych (w tym transportowych, turystycznych i telekomunikacyjnych) dzięki elastyczności, przewidywalności i ułatwieniu transportu (dostaw, przewozów) będzie efektywniejsze. Spowoduje to poprawę sytuacji finansowej przedsiębiorstw i zwiększy w sposób trwały ich zdolność do inwestowania.

Lepsze funkcjonowanie sektorów przemysłowego i usługowego, spowodowane poprawą skuteczności transportu dzięki zastosowaniu interoperacyjnych aplikacji i usług ITS (w tym aspekt wielomodalności), przełoży się w sposób bezpośredni na konkurencyjność gospodarki narodowej, a także przyniesie pozytywne skutki gospodarcze w skali UE.

Jednocześnie niedyskryminacyjne zasady dostępu do tego rynku dla dostawców usług opartych na rozwiązaniach ITS spowodują, w związku z powstaniem konkurencyjnego rynku, że ceny tych usług będą w konsekwencji stopniowo spadać, co wzmocni długookresową efektywność planowanych zmian prawnych.

3) Skoordynowane zastosowanie rozwiązań ITS w sektorze drogowym będzie zarazem czynnikiem wspomagającym wielomodalność polskiego systemu transportowego.

Implementacja postanowień dyrektywy 2010/40/UE przyczyni się do poprawy efektywności oraz konkurencyjności polskiego sektora transportu oraz całej gospodarki, przyczyniając się zarazem do (stopniowej) realizacji w przyszłości idei transportu zrównoważonego w Polsce.

Efektom spodziewanej poprawy warunków korzystania z usług transportowych różnego typu będzie lepsze zaspokojenie społecznej potrzeby mobilności.

3.4. Sytuację i rozwój regionalny

Przyjęcie projektowanej regulacji nie będzie oddziaływać bezpośrednio na sytuację i rozwój regionalny.

3.5. Wstępna ocena zgodności regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt stanowi implementację prawa UE.

4. Wskazanie źródeł finansowania

Środki Unii Europejskiej.



Warszawa, 04 czerwca 2012 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE - 920 - 44 - 12/kz/5

SM - 1048

dot.: RM-10-46-12 z 25.05.2012 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych* wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem *ustawy* pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych

SEKRETARZ STANU

Piotr Serafin

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu Tekst mający znaczenie dla EOG

Tabela zbieżności

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt zmiany ustawy o drogach publicznych			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		<u>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu</u>			
		<u>Tekst mający znaczenie dla EOG</u>			

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
	<u>Artykuł 1 Przedmiot i zakres stosowania</u>				
Art.1.1.	Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy wspierające skoordynowane i spójne wdrażanie i stosowanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) na terenie Unii, w szczególności w kontekście transgranicznym między państwami członkowskimi, oraz określa konieczne w tym celu ogólne warunki.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art.1.2.	Niniejsza dyrektywa przewiduje opracowanie specyfikacji w odniesieniu do działań w	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, jak również opracowanie – w stosownych przypadkach – koniecznych norm.				
Art.1.3.	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do aplikacji i usług ITS w obszarze transportu drogowego i do ich interfejsów z innymi rodzajami transportu bez uszczerbku dla kwestii dotyczących bezpieczeństwa narodowego lub niezbędnych ze względu na wymogi obronności.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 2 Obszary priorytetowe</u>					
Art.2.1.	1. Do celów niniejszej dyrektywy następujące kwestie stanowią obszary priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm: — I. Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży, — II. Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi, — III. Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego, — IV. Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art.2.2.	2. Zakres obszarów priorytetowych określony jest	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	w załączniku I.				
<u>Artykuł 3 Działania priorytetowe</u>					
Art.3	<p>W ramach obszarów priorytetowych następujące kwestie stanowią działania priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm, jak określono w załączniku I:</p> <p>a) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu;</p> <p>b) zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;</p> <p>c) dane i procedury dotyczące dostarczania – w miarę możliwości – użytkownikom bezpłatnie minimalnego zakresu powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym;</p> <p>d) zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE;</p> <p>e) zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych;</p> <p>f) zapewnienie usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów</p>	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	użytkowych.				
<u>Artykuł 4 Definicje</u>		Definicje zostały transponowane stosownie do przyjętej praktyki legislacyjnej, tzn. przeniesiono definicje sformułowań, które znalazły się w obszarze podlegającym transpozycji.			
Art.4 pkt. 1	"inteligentne systemy transportowe" lub "ITS" oznaczają systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt 28) inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu;	-
Art.4 pkt. 2	"interoperacyjność" oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt. 29) interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy;	-
Art.4	"aplikacja ITS" oznacza operacyjne narzędzie	T	Art. 1	Art. 4 pkt. 30) aplikacja ITS – operacyjne	-

pkt. 3	zastosowania ITS;		ust. 1	narzędzie zastosowania ITS;	
Art.4 pkt. 4	"usługa ITS" oznacza dostarczanie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności, wygody lub ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt. 31) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;	-
Art.4 pkt. 5	"dostawca usług ITS" oznacza każdy podmiot, publiczny lub prywatny, świadczący usługę ITS;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 6	"użytkownik ITS" oznacza każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i operatorów infrastruktury transportu drogowego, osoby zarządzające parkiem pojazdów oraz podmioty obsługi w nagłych wypadkach;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt. 32) użytkownik ITS – każdy użytkownik aplikacji lub usług ITS, w tym podróżni, szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego, użytkownicy i zarządcy dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz podmioty ustawowo powołane do niesienia pomocy;	-
Art.4 pkt. 7	"szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego" oznaczają niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, np. pieszych, rowerzystów i motocyklistów, a także osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności ruchowej i orientacji;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt. 33) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi i rowerzyści, a także motocykliści oraz osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej orientacji lub sprawności ruchowej;	-
Art.4 pkt. 8	"urządzenie nomadyczne" oznacza przenośne urządzenie do komunikacji lub przetwarzania informacji, które może być wniesione do pojazdu celem wsparcia w jego prowadzeniu lub w operacjach transportowych;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-

Art.4 pkt. 9	"platforma" oznacza jednostkę pokładową lub zewnętrzną umożliwiającą wdrażanie, dostarczanie, wykorzystywanie i integrację aplikacji i usług ITS;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 10	"architektura" oznacza projekt koncepcyjny określający strukturę, zachowanie i integrację danego systemu w otaczającym go kontekście;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 11	"interfejs" oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizmy, za których pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcję;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt 34) interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę;	-
Art.4 pkt. 12	"zgodność" oznacza ogólną zdolność urządzenia lub systemu do współpracy z innym urządzeniem lub systemem bez dokonywania zmian;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 13	"ciągłość usług" oznacza zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na terenie całej Unii;	T	Art. 1 ust. 1	Art. 4 pkt. 35) ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej.	-
Art.4 pkt. 14	"dane o drogach" oznaczają dane o cechach infrastruktury drogowej, w tym dotyczące stałych znaków drogowych lub ich prawnie określonych elementów dotyczących bezpieczeństwa;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 15	"dane o ruchu" oznaczają dane historyczne oraz dane przekazywane w czasie rzeczywistym na temat cech ruchu drogowego;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 16	"dane o podróży" oznaczają podstawowe dane, takie jak rozkłady i cenniki obowiązujące w transporcie publicznym, konieczne do dostarczenia informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, przed podjęciem podróży i w jej trakcie, w celu ułatwienia planowania, rezerwacji i dostosowania podróży;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-

Art.4 pkt. 17	"specyfikacja" oznacza wiążący środek ustanawiający przepisy zawierające wymogi, procedury i wszelkie inne stosowne zasady;	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
Art.4 pkt. 18	"norma" oznacza normę zdefiniowaną w art. 1 pkt 6 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych [16].	N	-	Nie objęte obszarem transpozycji.	-
<u>Artykuł 5 - Wdrażanie ITS</u>					
Art.5 ust. 1.	Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 6 do wdrażanych aplikacji i usług ITS, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II. Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. Prawo to pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich aktów ustawodawczych przyjętych na mocy art. 6 ust. 2 akapit drugi.	T	Art.1 ust.2	<p>Nowy rozdział 4a, art. 43a:</p> <p style="text-align: center;">Inteligentne systemy transportowe</p> <p>Art. 43a. ust. 1. W przypadku podjęcia przez podmioty, w szczególności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, decyzji o wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, podmioty te, przy ich wdrażaniu stosują przepisy wydane na podstawie ust. 3, mając na uwadze potrzeby wszystkich zainteresowanych, w szczególności użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.</p> <p>2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:</p>	-

				<p>1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;</p> <p>2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;</p> <p>3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;</p> <p>4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;</p> <p>6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;</p> <p>7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;</p> <p>8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;</p> <p>9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;</p> <p>11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;</p> <p>12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności, może określić, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczególne wymagania</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,</p> <p>2) sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS</p> <p>- mając na uwadze potrzebę zapewnienia skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS.</p> <p>4. Przy wydaniu rozporządzenia, o którym mowa w ust. 3, uwzględnia się zasady, o których mowa w ust. 2.</p>	
Art.5 ust. 2.	Państwa członkowskie dokładają również starań zmierzających do współpracy w obszarach priorytetowych, o ile nie zostały przyjęte specyfikacje.	T	Art. 16a).	<p>43 a. ust 3. pkt. 2) Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności, może określić, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczególne wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,</p> <p>2) <u>sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS</u></p> <p>- mając na uwadze potrzebę zapewnienia</p>	-

				skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS.	
<u>Artykuł 6 Specyfikacje</u>					
Art. 6 ust. 1.	Komisja przyjmuje najpierw specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania ITS w odniesieniu do działań priorytetowych.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 6 ust. 2.	Komisja dąży do przyjęcia specyfikacji dotyczących jednego lub większej liczby działań priorytetowych do dnia 27 lutego 2013 r. Najpóźniej w terminie 12 miesięcy od przyjęcia niezbędnych specyfikacji dotyczących działania priorytetowego Komisja, w stosownych przypadkach, po przeprowadzeniu oceny skutków obejmującej analizę kosztów i korzyści, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie wdrożenia tego działania priorytetowego, zgodnie z art. 294 TFUE.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 6 ust. 3.	Po przyjęciu niezbędnych specyfikacji dotyczących działań priorytetowych Komisja przyjmuje specyfikacje zapewniające zgodność, interoperacyjność i ciągłość w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania ITS w odniesieniu do innych działań w obszarach priorytetowych.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 6	W stosownych przypadkach oraz zależnie od	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji	-

ust. 4.	<p>dziedziny objętej specyfikacją specyfikacja obejmuje jeden lub więcej następujących rodzajów przepisów:</p> <p>a) przepisy funkcjonalne, które opisują role poszczególnych zainteresowanych stron oraz przepływy informacji między nimi;</p> <p>b) przepisy techniczne, które przewidują techniczne środki realizacji przepisów funkcjonalnych;</p> <p>c) przepisy organizacyjne, które opisują przewidziane procedurami obowiązki poszczególnych zainteresowanych stron;</p> <p>d) przepisy dotyczące usług, które opisują różne poziomy usług i ich zakres w odniesieniu do aplikacji i usług ITS.</p>			Europejskiej.	
Art. 6 ust. 5.	Bez uszczerbku dla procedur przewidzianych w dyrektywie 98/34/WE, specyfikacje określają, w stosownych przypadkach, warunki, na jakich państwa członkowskie mogą, po powiadomieniu Komisji, wprowadzić dodatkowe przepisy dotyczące świadczenia usług ITS na całym ich terytorium lub jego części, pod warunkiem że przepisy te nie zmniejszają interoperacyjności.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 6 ust. 6.	<p>W stosownych przypadkach specyfikacje są oparte na normach, o których mowa w art. 8.</p> <p>Specyfikacje przewidują, w stosownych przypadkach, ocenę zgodności zgodnie z decyzją nr 768/2008/WE.</p> <p>Specyfikacje są zgodne z zasadami określonymi</p>	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	w załączniku II.				
Art. 6 ust. 7.	Przed przyjęciem specyfikacji Komisja przeprowadza ocenę skutków obejmującą analizę kosztów i korzyści.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 7 Akty delegowane</u>					
Art. 7 ust. 1.	W odniesieniu do specyfikacji Komisja może przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 290 TFUE. Przyjmując takie akty delegowane, Komisja działa zgodnie z odnośnymi przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności z art. 6 oraz załącznikiem II.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 7 ust. 2.	W odniesieniu do każdego z działań priorytetowych przyjmowany jest osobny akt delegowany.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 7 ust. 3.	Jeśli chodzi o akty delegowane, o których mowa w niniejszym artykule, zastosowanie ma procedura ustanowiona w art. 12, 13 i 14.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 8 Normy</u>					
Art. 8 ust. 1.	Normy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności, zgodności i ciągłości w celu wdrażania i operacyjnego stosowania ITS opracowuje się w obszarach priorytetowych oraz w odniesieniu do działań priorytetowych. W tym celu Komisja, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15, zwraca się do odpowiednich organów normalizacyjnych	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	zgodnie z procedurą przewidzianą w dyrektywie 98/34/WE o dołożenie wszelkich niezbędnych starań, by szybko przyjąć wspomniane normy.					
Art. 8 ust. 2.	Przy wydawaniu upoważnienia organom normalizacyjnym przestrzegane są zasady określone w załączniku II oraz wszelkie przepisy funkcjonalne zawarte w specyfikacji przyjętej zgodnie z art. 6.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-	
<u>Artykuł 9 Środki niewiążące</u>						
Art. 9	Komisja może przyjmować wytyczne i inne niewiążące środki mające na celu ułatwienie współpracy państw członkowskich w obszarach priorytetowych, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art.15 ust. 2.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-	
<u>Artykuł 10 Przepisy dotyczące prywatności, ochrony i ponownego wykorzystania informacji</u>				Art. 10 dyrektywy wymaga od państw członkowskich UE implementacji dyrektyw o numerach 95/46/WE, 2002/58/WE i 2003/98/WE. Przepisy w nich zawarte są już wdrożone przez ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), ustawę z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.) oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198, z późn. zm.). Przepisy te nie zawierają wyłączeń dla ITS.		
Art. 10	Państwa członkowskie zapewniają, by	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-	

ust. 1.	przetwarzanie danych osobowych w kontekście obsługi aplikacji i usług ITS było prowadzone zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony podstawowych praw i wolności osób fizycznych, w szczególności z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE.				
Art. 10 ust. 2.	W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed nadużyciami, w tym bezprawnym dostępem, zmianami lub utratą.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-
Art. 10 ust. 3.	Bez uszczerbku dla ust. 1, w celu zapewnienia prywatności, zachęca się do wykorzystywania, w stosownych przypadkach, anonimowych danych przy korzystaniu z aplikacji i usług ITS. Bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE, dane osobowe są przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest konieczne do korzystania z aplikacji i usług ITS.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-
Art. 10 ust. 4.	Jeżeli chodzi o stosowanie dyrektywy 95/46/WE, a zwłaszcza w przypadkach dotyczących szczególnych kategorii danych, państwa członkowskie zapewniają także poszanowanie przepisów dotyczących zgody na przetwarzanie takich danych osobowych.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji	-
Art. 10 ust. 5.	Zastosowanie ma dyrektywa 2003/98/WE.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-
<u>Artykuł 11 Przepisy dotyczące odpowiedzialności</u>				Art. 11 dyrektywy ITS wymaga od państw członkowskich implementacji dyrektywy o numerze 85/374/EWG z 25 lipca 1985. Przepisy wynikające z niej zawarte są w ustawie z dnia 2 marca 2000 r. o ochronie niektórych praw konsumentów oraz o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (Dz. U. Nr 22, poz. 271). Przepisy te nie zawierają	

				wyłączeń dla ITS.	
Art. 11	Państwa członkowskie zapewniają, aby kwestie związane z odpowiedzialnością dotyczące wdrażania i stosowania aplikacji i usług ITS zawarte w specyfikacjach przyjętych zgodnie z art. 6, były rozwiązywane zgodnie z przepisami Unii, w tym w szczególności z dyrektywą Rady 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe [17], a także z odnośnymi przepisami krajowymi.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-
<u>Artykuł 12 Wykonanie przekazania uprawnień</u>					
Art. 1. ust. 1	Upewnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia 27 sierpnia 2010 r. Komisja przedkłada sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień nie później niż sześć miesięcy przed zakończeniem pięcioletniego okresu rozpoczynającego się dnia 27 sierpnia 2010 r.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 1. ust. 2	Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 1. ust. 3	Upewnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	warunkom określonym w art. 13 i 14.				
<u>Artykuł 13 Odwołanie przekazania uprawnień</u>					
Art. 13 ust. 1.	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę.	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-
Art. 13 ust. 2.	Instytucja, która wszczęła procedurę wewnętrzną mającą na celu podjęcie decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazanych uprawnień, dokłada starań w celu powiadomienia drugiej instytucji i Komisji w rozsądnym czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, określając, które z przekazanych uprawnień mogłyby zostać odwołane, i wskazując ewentualne przyczyny takiego odwołania.	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-
Art. 13 ust. 3.	Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. Decyzja ta zostaje opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-
<u>Artykuł 14 Sprzeciw wobec aktów delegowanych</u>					
Art. 14 ust. 1.	Parlament Europejski lub Rada może wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-

	termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.				
Art. 14 ust. 2.	Jeżeli do momentu upływu tego terminu ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraża sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wchodzi w życie z dniem w nim określonym. Akt delegowany może zostać opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają wyrazić sprzeciwu.	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-
Art. 14 ust. 3.	Jeżeli Parlament Europejski lub Rada wyraża sprzeciw wobec przyjętego aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.	N	-	Przepis skierowany jest do Parlamentu Europejskiego i Rady.	-
<u>Artykuł 15 Procedura komitetowa</u>					
Art. 15 ust. 1.	Komisja jest wspierana przez Europejski Komitet ds. ITS (EIC).	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Art. 15 ust. 2.	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 16 Europejska Grupa Doradcza ds. ITS</u>					

	<p>Komisja ustanawia Europejską Grupę Doradczą ds. ITS, która będzie doradzać Komisji w zakresie gospodarczych i technicznych aspektów wdrażania i stosowania ITS na terenie Unii. 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.</p>	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 17 Sprawozdawczość</u>					
Art. 17 ust. 1	Państwa członkowskie przekazują Komisji do dnia 27 sierpnia 2011 r. sprawozdanie w sprawie ich krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych.	N	-	Przepisy są już realizowane przez polską administrację centralną i nie wymagają implementacji w przepisach powszechnie obowiązujących.	-
Art. 17 ust. 2.	Państwa członkowskie przekazują Komisji do dnia 27 sierpnia 2012 r. informacje dotyczące krajowych działań w zakresie ITS przewidzianych na kolejny okres pięciu lat. Wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2.	N	-	Przepisy są już realizowane przez polską administrację centralną i nie wymagają implementacji w przepisach powszechnie obowiązujących.	-
Art. 17 ust. 3.	Po przekazaniu pierwszego sprawozdania państwa członkowskie przekazują co trzy lata sprawozdania dotyczące postępów w realizacji działań, o których mowa w ust. 1.	N	-	Przepisy są już realizowane przez polską administrację centralną i nie wymagają implementacji w przepisach powszechnie obowiązujących.	-
Art. 17 ust. 4.	Komisja co trzy lata przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów we wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Do	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-

	<p> sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wdrażania art. 5–11 i 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych; sprawozdanie ocenia także w stosownych przypadkach, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.</p>				
Art. 17 ust. 5.	<p> Zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 15 ust. 2, Komisja przyjmuje program roboczy do dnia 27 lutego 2011 r. Program roboczy obejmuje cele i terminy jego realizacji w każdym roku oraz, jeśli to konieczne, propozycje niezbędnych dostosowań.</p>	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
<u>Artykuł 18 Transpozycja</u>					
Art. 18 ust. 1.	<p> Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 27 lutego 2012 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia i jego brzmienie określone są przez państwa członkowskie.</p>	T	Art. 2	Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	-
Art. 18 ust. 2.	<p> Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>	N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-
<u>Artykuł 19 Wejście w życie</u>					
Art. 19		N	-	Przepis nie wymaga implementacji.	-

	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.				
<u>Artykuł 20 Adresaci</u>					
Art. 20.	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	Przepis nie wymaga implementacji	-
Załącznik I	Obszary i działania priorytetowe (o których mowa w art. 2 i 3)	N	-	Przepis skierowany jest do Komisji Europejskiej.	-
Załącznik II	Zasady dotyczące specyfikacji i wdrażania (o których mowa w art. 5, 6 i 8)	T	Art. 2.	<p>Art. 43 a ust.2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:</p> <p>1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;</p> <p>2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;</p>	-

			<p>3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;</p> <p>4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;</p> <p>5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;</p> <p>6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;</p> <p>7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w</p>	
--	--	--	--	--

			<p>szczegółności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;</p> <p>8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;</p> <p>9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;</p> <p>10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;</p> <p>11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;</p> <p>12) poszanowania spójności –</p>
--	--	--	---

				uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.	
--	--	--	--	--	--