

Strasburg, dnia 14.12.2021 r.  
SWD(2021) 475 final

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**  
**STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW**

*Towarzyszący dokumentowi:*

**dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady**

**zmieniająca dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu**

{COM(2021) 813 final} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

<b>Streszczenie oceny skutków</b>
Ocena skutków wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.
<b>A. Zasadność działań</b>
<b>Dlaczego? Na czym polega problem?</b> <u>Maksymalnie 11 wierszy</u>
Niniejsza ocena skutków stanowi podstawę wniosku ustawodawczego mającego na celu zmianę dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania ITS. Jest to jedno z kluczowych działań w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz budowy Europy na miarę ery cyfrowej. Dyrektywa w sprawie ITS ma na celu upowszechnienie wdrażania i stosowania ciągłych usług ITS w całej UE, aby poprawić funkcjonowanie systemu transportu drogowego, w tym jego interfejsów z innymi rodzajami transportu, a tym samym ograniczyć negatywne skutki zewnętrzne transportu drogowego. W ocenie z 2019 r. potwierdzono znaczenie dyrektywy w sprawie ITS, ale podkreślono, że wdrażanie ITS jest nadal powolne i fragmentaryczne, argumentując, że doprowadziło to do utraty możliwości zbudowania systemu transportu multimodalnego sprzyjającego włączeniu społecznemu. Istnieje potrzeba uwzględnienia nowych osiągnięć w takich dziedzinach, jak oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność oraz platformy mobilności. Istnieje także potrzeba dalszej poprawy, w odniesieniu do całej sieci transportowej, przystępności i dostępności: (i) danych o infrastrukturze; (ii) danych o ruchu; oraz (iii) danych o podróży.
<b>Jaki jest cel inicjatywy?</b> <u>Maksymalnie 8 wierszy</u>
Niniejsza inicjatywa ma na celu zwiększenie wdrażania i operacyjnego wykorzystania usług ITS w całej UE, w celu: (i) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności transportu; oraz (ii) wspierania systemu transportu multimodalnego. Jej cele szczegółowe obejmują zwiększenie interoperacyjności i ciągłości usług (cel szczegółowy 1), ustanowienie skutecznego mechanizmu koordynacji między wszystkimi zainteresowanymi stronami ITS (cel szczegółowy 2) oraz poprawę przystępności i dostępności danych wspierających usługi ITS (cel szczegółowy 3). Przyczynia się to do realizacji dwóch kluczowych priorytetów systemu transportu opisanych w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności: ekologizacji i transformacji cyfrowej unijnego sektora transportu. Przyczyni się to także do zmniejszenia liczby wypadków, realizacji wizji zero – zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych na drogach do blisko zera do 2050 r. – oraz wzmocnienia rynku wewnętrznego w takich dziedzinach jak kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność (CCAM).
<b>Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?</b> <u>Maksymalnie 7 wierszy</u>
Kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność i płynne doświadczenia użytkowników w ramach europejskiej sieci transportowej dla wszystkich użytkowników transportu (zapewnione dzięki ciągłości interoperacyjnych, transgranicznych usług ITS) stanowią warunek wstępny do: (i) spełnienia ustalonego w Europejskim Zielonym Ładzie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych; oraz (ii) rozwoju wspólnego unijnego rynku transportowego. Cele te można osiągnąć wyłącznie za pomocą wspólnych europejskich ram legislacyjnych. Zmiana dyrektywy przyczyni się do spójnego rozwoju i wprowadzenia infrastruktury pomocniczej, zapewniając interoperacyjność danych i świadczenie zharmonizowanych usług dla użytkowników końcowych.
<b>B. Rozwiązania</b>
<b>Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant?</b> <b>Dlaczego?</b> <u>Maksymalnie 14 wierszy</u>
Aby odpowiednio zrealizować cele przeglądu ITS, oceniono trzy warianty strategiczne pod kątem ich skutków gospodarczych, społecznych oraz wpływu na środowisko. Wszystkie warianty obejmują: (i) wzmocnienie zasad koordynacji i wdrażania; oraz (ii) rozszerzenie zakresu dyrektywy w sprawie ITS na nowe i powstające obszary usług ITS (podstawa wariantu strategicznego 1). Ponadto współpraca

zainteresowanych stron jest zinstytucjonalizowana w ramach wszystkich wariantów strategicznych poprzez środki mające na celu poprawę koordynacji i zapewnienie spójności przepisów dyrektywy z przepisami innych istniejących instrumentów prawnych. Celem wariantu strategicznego 2 jest również wprowadzenie obowiązku zapewnienia przystępności i dostępności kluczowych danych. Stanowi to krok naprzód w kierunku poprawy jakości danych, dostępu do danych, wymiany danych i wykorzystania danych z myślą o funkcjonowaniu usług ITS. W ramach wariantu strategicznego 3 posunięto się dalej poprzez: (i) dążenie do nakazania świadczenia podstawowych usług ITS, wykorzystując zwiększoną przystępność, jakość, wymianę i wykorzystanie danych w ramach wariantu strategicznego 2, a jednocześnie (ii) dążenie do dalszego wspierania wdrażania interoperacyjnych i ciągłych usług, w szczególności tych, w których nacisk kładzie się na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Preferowanym wariantem strategicznym jest wariant 3, ponieważ jest to najambitniejszy i najskuteczniejszy wariant, który najlepiej przyczyni się do realizacji celów szczegółowych dyrektywy w sprawie ITS i najlepiej przyczyni się do zapewnienia szybkiego i spójnego wdrożenia usług ITS.

**Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów? Maksymalnie 7 wierszy**

Wyniki działań konsultacyjnych pokazują, że zainteresowane strony rozumieją i popierają możliwości i korzyści społeczne oferowane w związku z wariantem strategicznym 3. Organy publiczne popierają transformację cyfrową i inteligentniejszy transport jako narzędzie poprawy równoważoności i przyczynienia się do realizacji celów Zielonego Ładu poprzez transport. Zainteresowane strony z branży wymagają zwrotu z inwestycji w celu wdrożenia usług i systemów przewidzianych w ramach wariantu strategicznego 3. Strony te dostrzegają możliwości rynkowe w nowo powstających dziedzinach, takich jak kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność. Użytkownicy transportu z zadowoleniem przyjmą bezpieczniejszy i jeszcze bardziej sprzyjający włączeniu społecznemu system mobilności.

**C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu**

**Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy**

Wariant strategiczny 3 przynosi znaczące korzyści, w szczególności w zakresie zmniejszenia liczby wypadków (29,5 mld EUR), oszczędności czasu (144,5 mld EUR), emisji CO<sub>2</sub> (2,4 mld EUR), innych korzyści w zakresie emisji (0,3 mld EUR), oszczędności paliwa (2,4 mld EUR) oraz PKB (17,3 mld EUR) w latach 2021–2040 w porównaniu ze scenariuszem bazowym. Całkowite oczekiwane korzyści wynoszą 179,1 mld EUR. Istnieją nieokreślone liczbowo koszty związane z: (i) aktualizacją i usprawnieniem obowiązków sprawozdawczych, nakazem sprawozdawczości we wspólnym formacie i z wykorzystaniem kluczowych wskaźników skuteczności działania; oraz (ii) środkami mającymi na celu poprawę spójności dyrektywy w sprawie ITS z istniejącymi ramami i inicjatywami. Oczekuje się, że zmniejszą one koszty administracyjne ponoszone przez państwa członkowskie i odpowiednie zainteresowane strony.

**Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy**

Oczekuje się, że koszty preferowanego wariantu strategicznego (w latach 2021–2040, w stosunku do scenariusza bazowego) będą obejmować jednostki przydrożne (1,1 mld EUR), infrastrukturę przydrożną (3,3 mld EUR), krajowe punkty dostępu (0,4 mld EUR), centralne podsystemy ITS (0,6 mld EUR) oraz systemy pokładowe (15,4 mld EUR). Koszty administracyjne oraz koszty smartfonów i aplikacji są nieistotne. Całkowite przewidywane koszty wynoszą 20,8 mld EUR. Stosunek korzyści do kosztów szacuje się na 8,6.

**Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw? Maksymalnie 8 wierszy**

MŚP nie są szczególnym adresatem środków z zakresu polityki i nic nie wskazuje na to, aby można było oczekiwać zróżnicowanego wpływu na przedsiębiorstwa różnej wielkości. Jednak rozdrobniony rynek – co miałyby miejsce bez wprowadzenia nowych specyfikacji danych, nowych standardowych wymogów i powszechnego korzystania z krajowych punktów dostępu – może dawać przewagę komparatywną większym przedsiębiorstwom w porównaniu z MŚP. Na zharmonizowanym rynku

z normami zharmonizowanymi MŚP będą korzystać z niższych barier wejścia, aby rozszerzyć swoją działalność i konkurować na równych zasadach z większymi przedsiębiorstwami.

**Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych? Maksymalnie 4 wiersze**

W zależności od wyborów dotyczących wdrożenia dokonanych w państwach członkowskich spodziewane koszty będą musiały być w dużej mierze ponoszone przez administracje publiczne w związku z inwestycjami w infrastrukturę przydrożną, krajowe punkty dostępu i centralne podsystemy ITS. Łącznie wynoszą one 13,2 mld EUR, czyli 5,3 mld EUR powyżej poziomu bazowego.

**Czy wystąpią inne znaczące skutki? Maksymalnie 6 wierszy**

Oczekuje się, że preferowany wariant przyniesie skutki w zakresie innowacji, które zostaną osiągnięte dzięki wspólnym specyfikacjom danych oraz poprawie przystępności i jakości danych. Pozytywne skutki dla zdrowia spodziewane są przede wszystkim w wyniku zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza. Oczekuje się, że potrzeba wdrożenia infrastruktury i gromadzenia danych będzie miała wpływ na zatrudnienie, natomiast przyspieszone wdrażanie ITS będzie korzystne dla rynku wewnętrznego i konkurencyjnej pozycji przedsiębiorstw. Ponadto osoby o ograniczonej możliwości poruszania się odniosą korzyści z większej dostępności usług informacyjnych w zakresie transportu multimodalnego.

**D. Działania następcze**

**Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki? Maksymalnie 4 wiersze**

Biorąc pod uwagę, że ITS to szybko rozwijający się sektor, Komisja planuje co trzy lata przedstawiać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania dyrektywy i jej aktów delegowanych, uwzględniając analizę krajowych sprawozdań z wdrażania ITS.