

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2016/209**z dnia 12 lutego 2016 r.****w sprawie wniosku o normalizację do europejskich organizacji normalizacyjnych w odniesieniu do inteligentnych systemów transportowych (ITS) na obszarach miejskich do celów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu***(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 808)***(Jedynie teksty w języku angielskim, francuskim i niemieckim są autentyczne)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 10 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE ⁽²⁾ Komisja może zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych o opracowanie norm niezbędnych do zapewnienia interoperacyjności, zgodności i ciągłości w celu wdrażania i operacyjnego stosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS). Zakres takich norm ograniczony jest na mocy art. 2 i 3 i art. 4 pkt 1 oraz załącznika I do dyrektywy 2010/40/UE do określonych obszarów priorytetowych i działań priorytetowych w dziedzinie ITS. W załączniku I podkreśla się również potrzebę zapewnienia miejskich i międzymiastowych interfejsów wymiany danych oraz interoperacyjności i zgodności wymiaru miejskiego w ramach nadrzędnej europejskiej architektury ITS.
- (2) Zakres wdrażania specyfikacji już przyjętych na podstawie art. 6 dyrektywy 2010/40/UE ⁽³⁾ obejmuje głównie transeuropejską sieć transportową (TEN-T). Niemniej jednak w dyrektywie 2010/40/UE uznaje się potrzebę zapewnienia miejskich i międzymiastowych interfejsów umożliwiających interoperacyjność i ciągłość usług we wszystkich sieciach i ponad granicami. Obszary miejskie określone są jako opcjonalne „strefy priorytetowe”, jeżeli chodzi o wdrażanie specyfikacji dotyczących zapewnienia dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Początkowe i końcowe odcinki tras, jakie pokonują podróżni, znajdują się zwykle na obszarach miejskich, a zatem mają podstawowe znaczenie dla zapewnienia dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, przyczyniających się do płynnej mobilności.
- (3) W ramach nadrzędnych celów w zakresie ITS ustanowionych w dyrektywie 2010/40/UE wymiar miejski ma własne potrzeby przedstawione w planie działania ws. ITS (z 2008 r.) ⁽⁴⁾ oraz w planie działania na rzecz mobilności w miastach (z 2009 r.) ⁽⁵⁾. W 2010 r. Komisja Europejska powołała grupę ekspertów ds. miejskich ITS ⁽⁶⁾, w której skład wchodzi przedstawiciele władz lokalnych i ich głównych partnerów ze środowisk badawczych i przemysłowych oraz spośród organów ds. transportu i przewoźników, organów normalizacyjnych itd. Grupa ta opracowała wytyczne ws. rozpowszechnienia kluczowych aplikacji ITS na obszarach miejskich (a mianowicie: informacji na temat transportu multimodalnego, systemów inteligentnej sprzedaży biletów, zarządzania ruchem i logistyki miejskiej), zgromadziła szereg najlepszych praktyk i przeanalizowała potrzebę dalszej normalizacji w dziedzinie miejskich ITS.

⁽¹⁾ Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12.

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenia delegowane (UE) nr 305/2013 (Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1), (UE) nr 885/2013 (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1), (UE) nr 886/2013 (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6) oraz (UE) 2015/962 (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21).

⁽⁴⁾ COM(2008) 886 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 490 final.

⁽⁶⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520&Lang=PL>

- (4) W przyjętym w grudniu 2013 r. „Pakiecie dotyczącym mobilności w miastach” ⁽¹⁾ Komisja potwierdziła potrzebę zwiększenia efektywności i bezpieczeństwa mobilności miejskiej oraz ogłosiła planowane działania i zalecenia dla państw członkowskich dotyczące szeregu dziedzin, w tym logistyki miejskiej, regulacji dotyczących dostępu do ruchu miejskiego i systemów opłat drogowych, skoordynowanego wprowadzania miejskich inteligentnych systemów transportowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach.
- (5) Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ zawiera wymóg, aby organy publiczne publikowały informacje geograficzne o sieci transportowej. Ten cyfrowy schemat sieci można tak udoskonalić, aby móc go wykorzystywać jako wspólny system pozycjonowania w ramach niezawodnych usług ITS. Dokonując tego ulepszenia, należy uwzględnić już istniejące normy, zwłaszcza normę dotyczącą plików danych geograficznych (GDF) ⁽³⁾.
- (6) W komunikacie pt. „Zapobieganie uzależnieniu od jednego dostawcy: tworzenie otwartych systemów ICT poprzez lepsze wykorzystywanie norm w zamówieniach publicznych” ⁽⁴⁾ oraz w towarzyszącym mu dokumencie roboczym służb Komisji pt. „Przewodnik dotyczący udzielania zamówień na systemy ICT oparte na normach – elementy dobrej praktyki” ⁽⁵⁾ Komisja zwraca uwagę na korzyści płynące z korzystania z norm i otwartych specyfikacji w celu unikania uzależnienia od jednego sprzedawcy rozwiązań technicznych i propaguje wprowadzanie bardziej opłacalnych rozwiązań.
- (7) Zamiar wystąpienia z wnioskiem o opracowanie norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych do celów dyrektywy 2010/40/UE został wyrażony w pkt 2.4.10 ⁽⁶⁾ i 3.3.8 ⁽⁷⁾ dwóch kolejnych rocznych programów prac Unii w zakresie normalizacji europejskiej.
- (8) Komisja wydała wytyczne ⁽⁸⁾ dotyczące realizacji wniosków o normalizację, a europejskie organizacje normalizacyjne zgodziły się na stosowanie tych wytycznych w postępowaniu z takimi wnioskami.
- (9) Zasięgnięto opinii europejskich organizacji normalizacyjnych, europejskich organizacji stron zainteresowanych normalizacją otrzymujących finansowanie unijne oraz Europejskiego Komitetu ds. ITS ustanowionego na mocy art. 15 dyrektywy 2010/40/UE.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 22 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Działania normalizacyjne objęte wnioskiem

Niniejszym składa się wniosek do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN), Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) i Europejskiego Instytutu Norm Telekomunikacyjnych (ETSI), zwanych dalej „europejskimi organizacjami normalizacyjnymi”, o opracowanie nowych norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych do celów wdrażania art. 8 dyrektywy 2010/40/UE w odniesieniu do informacji na temat transportu multimodalnego, do zarządzania ruchem i logistyki miejskiej w dziedzinie miejskich ITS. Normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne, których dotyczy wniosek, są wymienione w tabelach 1, 2, 3 i 4 w załączniku II i muszą spełniać wymogi określone w załączniku I.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

⁽²⁾ Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz.U. L 108 z 25.4.2007, s. 1).

⁽³⁾ Norma ISO (14825:2004), w której opisano w szczególności infrastrukturę drogową na potrzeby ITS i uwzględniono kompleksowy wspólny system pozycjonowania.

⁽⁴⁾ COM(2013) 455 final.

⁽⁵⁾ SWD(2013) 224 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 561 final.

⁽⁷⁾ COM(2014) 500 final.

⁽⁸⁾ SWD(2015) 205 final z dnia 27 października 2015 r., Vademecum nt. normalizacji europejskiej wspierającej prawodawstwo i politykę Unii, część III: Wytyczne dotyczące realizacji wniosków o normalizację.

Artykuł 2

Ustalenie programu prac

Europejskie organizacje normalizacyjne przygotowują wspólny program prac określający wszystkie wymagane rezultaty, odpowiedzialne jednostki techniczne oraz harmonogram realizacji prac zgodny z terminami określonymi w załączniku II. Europejskie organizacje normalizacyjne przedkładają Komisji program prac do dnia 31 lipca 2016 r. oraz udostępniają Komisji ogólny plan projektu.

Europejskie organizacje normalizacyjne mogą zdecydować, ile norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych potrzebnych jest do zrealizowania wniosku, o którym mowa w art. 1.

Artykuł 3

Uzgodnienie programu prac

W swoim programie prac europejskie organizacje normalizacyjne uwzględniają ewentualne priorytety wskazane przez Komisję w odniesieniu do realizacji wniosku, o którym mowa w art. 1.

Europejskie organizacje normalizacyjne informują Komisję o wszelkich zmianach w programie prac.

Do programu prac można dodawać nowe tematy norm europejskich lub europejskich dokumentów normalizacyjnych, o ile tematy te są objęte wymogami określonymi w załączniku I i są związane z obszarami priorytetowymi i działaniami priorytetowymi wymienionymi w art. 2 i 3 oraz w załączniku I do dyrektywy 2010/40/UE, pod warunkiem zasięgnięcia opinii Komisji i uzyskania jej zgody oraz po poinformowaniu komitetu ustanowionego na mocy art. 22 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

Artykuł 4

Sprawozdawczość

Europejskie organizacje normalizacyjne co roku składają Komisji sprawozdania z realizacji wniosku, o którym mowa w art. 1. Organizacje te składają Komisji pierwsze wspólne sprawozdanie roczne do dnia 30 marca 2017 r.

Europejskie organizacje normalizacyjne przekazują Komisji wspólne sprawozdanie końcowe do dnia 30 czerwca 2019 r. Sprawozdanie końcowe zawiera kryteria pomiaru służące do pomiaru postępów osiągniętych w zakresie normalizacji w dziedzinach informacji na temat transportu multimodalnego, zarządzania ruchem i logistyki miejskiej oraz do pomiaru stopnia zaangażowania zainteresowanych stron w prace normalizacyjne objęte wnioskiem na mocy art. 1.

Artykuł 5

Ważność

Jeżeli wniosek, o którym mowa w art. 1, nie zostanie przyjęty przez żadną z europejskich organizacji normalizacyjnych w terminie jednego miesiąca od jego otrzymania, nie może stanowić podstawy do opracowania norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych.

Artykuł 6

Wymagania w zakresie interoperacyjności

Normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne, których dotyczy wnioski, opracowuje się tak, aby były spójne i zgodne z wymogami aktów delegowanych przyjętych przez Komisję na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności specyfikacji dotyczących świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu przyjętych w dniu 18 grudnia 2014 r. ⁽¹⁾ oraz specyfikacji dotyczących świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu ⁽²⁾.

⁽¹⁾ C(2014) 9672 final.

⁽²⁾ Prace w toku. Specyfikacje spodziewane z końcem 2015 r. lub początkiem 2016 r.

*Artykuł 7***Adresaci**

Niniejsza decyzja skierowana jest do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki i Europejskiego Instytutu Norm Telekomunikacyjnych.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 lutego 2016 r.

W imieniu Komisji
Elżbieta BIEŃKOWSKA
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI DOTYCZĄCE NORM EUROPEJSKICH I EUROPEJSKICH DOKUMENTÓW NORMALIZACYJNYCH

1. WYMOGI OGÓLNE

1.1. Wymogi ogólne dotyczące ustalenia programu prac

Grupa ekspertów ds. miejskich ITS ⁽¹⁾ zaleciła lepsze uwzględnienie wymiaru miejskiego w ramach europejskiej działalności normalizacyjnej i skoncentrowanie wysiłków w zakresie normalizacji na określonych tematach, aby zapewnić powstanie potrzebnych interfejsów miejskich i międzymiastowych.

Wspomniana grupa ekspertów zaleciła również włączenie władz lokalnych i ekspertów dysponujących określoną wiedzą o miastach w proces normalizacji ITS.

Program prac, który ma zostać ustalony na podstawie niniejszego wniosku, opracowuje się zatem, uwzględniając następujące zalecenia:

Skoncentrowanie się przede wszystkim na trzech dziedzinach miejskich ITS, a mianowicie: usługach w zakresie informacji o transporcie multimodalnym; zarządzaniu ruchem, obejmującym regulację dostępu do ruchu; oraz logistyce miejskiej obejmującej zarządzanie parkowaniem. W celu zapewnienia łączności ITS (unikania efektu silosu lub efektu „lock-in”) europejskie organizacje normalizacyjne wykazują, w jaki sposób trzy wyżej wymienione dziedziny są wzajemnie powiązane w ramach szerszej architektury miejskich ITS, oraz dostosowują ich powiązania i interfejsy z innymi pokrewnymi aplikacjami ITS (nieobjętymi bezpośrednio zakresem niniejszego wniosku).

Wzięcie pod uwagę konieczności uwzględnienia potrzeb wielu użytkowników (*od konsumentów do operatorów i dostawców*), różnych środowisk (w tym interfejsów miejskich i międzymiastowych) oraz różnych rodzajów pojazdów, rodzajów transportu lub usług w zakresie mobilności (w tym dla osób o ograniczonej mobilności) związanych z trzema wyżej wymienionymi dziedzinami. W tym celu wzywa się europejskie organizacje normalizacyjne do współpracy ze stosownymi podmiotami działającymi na rzecz mobilności miejskiej i zainteresowanymi kwestią miejskich ITS, takimi jak grupy i organizacje koordynacyjne ds. normalizacji, lokalne platformy ramowe ds. normalizacji oraz lokalne platformy ekspertów i zainteresowanych stron, zrzeszenia miast i regionów, stowarzyszenia użytkowników, przedstawiciele przewoźników i usługodawców. Europejskie organizacje normalizacyjne mogą zapraszać powyższe zainteresowane strony do udziału w swoich działaniach i do wnoszenia wkładu w rezultaty tych działań. Europejskie organizacje normalizacyjne wykazują, w jaki sposób należy włączyć odpowiednich ekspertów (w zakresie kwestii miejskich) i zainteresowane strony w trakcie całego procesu (planowania, sporządzania norm, wdrażania). Należy uwzględnić zróżnicowanie lokalnych warunków i polityki. W trakcie realizacji niniejszego wniosku można w szczególności przewidzieć, w miarę możliwości, testy z udziałem uczestniczących dobrowolnie miast pilotażowych.

Wprowadzenie niezbędnych rozwiązań organizacyjnych wspierających skuteczną współpracę i dobrą koordynację w ramach inicjatyw i grup roboczych ds. normalizacji ITS.

1.2. Wymogi ogólne dotyczące dokumentów objętych wnioskiem

1.2.1. Zgodność

Objęte wnioskiem normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne opracowuje się w taki sposób, aby były zgodne z:

- zasadami wymienionymi w załączniku II do dyrektywy 2010/40/UE,
- zasadami ustanowionymi w aktach prawnych regulujących ochronę danych osobowych (dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych ⁽³⁾),
- zasadami e-dostępności i dostępności stron internetowych (**komunikat „Dążenie do dostępnego społeczeństwa informacyjnego”** ⁽⁴⁾).

⁽¹⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520&Lang=PL>

⁽²⁾ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ COM(2012) 11 final.

⁽⁴⁾ COM(2008) 804 final.

1.2.2. Harmonizacja

Grupa ekspertów ds. miejskich ITS podkreśliła, że działania w zakresie normalizacji powinny prowadzić do wypełnienia istniejących luk oraz unowocześnienia i uzupełnienia istniejących norm.

W objętych wnioskiem normach europejskich i europejskich dokumentach normalizacyjnych powinno się zatem w możliwie największym zakresie ponownie wykorzystywać następujące istniejące normy, specyfikacje i projekty lub dokonywać harmonizacji bądź wzajemnego połączenia z tymiż inicjatywami: projekty CIVITAS ⁽¹⁾, grupa doradcza CAPITAL CIVITAS ITS ⁽²⁾, projekt POSSE (propagowanie otwartych specyfikacji i norm w Europie) ⁽³⁾, projekt OPTICITIES ⁽⁴⁾, projekt FREILOT, grupa koordynacyjna ds. inteligentnych miast i wspólnot, wniosek o normalizację M/453 ws. systemów współpracujących ⁽⁵⁾, platforma C-ITS, grupy strategiczne i techniczne DATEX II ⁽⁶⁾, program kontroli zarządzania ruchem w miastach (UTMC) ⁽⁷⁾, zrzeszenie miast z otwartymi systemami ruchu (OCA) ⁽⁸⁾ oraz otwarty interfejs komunikacyjny dla systemów kontroli ruchu drogowego (OCIT) ⁽⁹⁾, projekt FRAME ⁽¹⁰⁾, projekt Co-Cities ⁽¹¹⁾, projekt EDITS (europejska cyfrowa sieć infrastruktury transportowej dla inteligentnych systemów transportowych) ⁽¹²⁾, projekt EBSF (europejski system przyszłych autobusów) ⁽¹³⁾, słownik katalogu danych (DCAT) ⁽¹⁴⁾, „znormalizowane” dane przestrzenne i normalizacja w dziedzinie geolokalizacji oraz istniejące normy krajowe ⁽¹⁵⁾.

W związku z powyższym w objętych wnioskiem normach europejskich i europejskich dokumentach normalizacyjnych powinno się uwzględnić ponowne wykorzystanie istniejących modeli danych referencyjnych, wspólnych słowników danych i wymogów w zakresie struktury metadanych lub harmonizację bądź wzajemne połączenie z nimi w celu wspierania interoperacyjności, spójności i ciągłości usług.

1.2.3. Możliwość wdrożenia

Grupa ekspertów ds. miejskich ITS zasugerowała poszukiwanie sposobów propagowania bardziej elastycznych i mniej ograniczających dokumentów normalizacyjnych oprócz samych norm, aby lepiej reagować na szybko zmieniające się środowisko technologiczne ITS.

Normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne, których dotyczy wnioski, powinny zatem odpowiadać potrzebom różnych użytkowników i różnorodności miast oraz charakteryzować się łatwością wdrożenia.

Należy przy tym w możliwie największym zakresie uwzględniać następujące aspekty:

- 1) dotychczasowe systemy i istniejące protokoły, opłacalne ścieżki migracji, modele biznesowe i wytyczne dla nabywców;
- 2) szczególne potrzeby konsumentów, przedsiębiorstw i operatorów, w tym małych i średnich przedsiębiorstw;
- 3) nadające się do wykorzystania i dostępne bezpłatnie wytyczne, listy kodowe, zbiory danych, narzędzia i procesy ułatwiające operacyjne wdrożenie i badania zgodności;
- 4) dostępność danych, dostęp do nich, ich jakość, wiarygodność i ścisłość.

2. WYMOGI MAJĄCE NA CELU ZWIĘKSZENIE KOMPATYBILNOŚCI I SPÓJNOŚCI Z ISTNIEJĄCYMI NORMAMI I SPECYFIKACJAMI TECHNICZNYMI

Sprawdza się spójność istniejących norm europejskich, międzynarodowych lub innych norm powszechnie używanych na całym świecie (tj. uwzględniając nie tylko prace organizacji CEN, CENELEC i ETSI, lecz również DATEX II, UTMC, OTS, ISO, IEC, ITU itd.), ocenia się potencjalne luki i proponuje kompatybilne lub otwarte rozwiązania, z zamiarem zapewnienia harmonizacji i ulepszenia istniejących norm albo opracowania, w stosownych przypadkach, nowych interoperacyjnych norm i innych specyfikacji. Przy opracowywaniu nowych norm i specyfikacji należy opierać się na normach i specyfikacjach już istniejących i określać wymogi dotyczące architektury lub łączalności.

⁽¹⁾ <http://www.civitas.eu/display-all-projects>

⁽²⁾ <http://www.civitas.eu/>

⁽³⁾ www.posse-openits.eu

⁽⁴⁾ <http://www.opticities.com/>

⁽⁵⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/files/standardisation_mandate_en.pdf

⁽⁶⁾ www.datex2.eu

⁽⁷⁾ <http://www.utmc.eu/>

⁽⁸⁾ www.oca-ev.info

⁽⁹⁾ www.ocit.org/

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/>

⁽¹¹⁾ www.co-cities.eu

⁽¹²⁾ www.cei.int

⁽¹³⁾ <http://www.ebsf.eu/>

⁽¹⁴⁾ <http://www.w3.org/TR/vocab-dcat/>

⁽¹⁵⁾ Np. „Intermodal verkehrsgaph graphenintegrationsplattform (GIP)” <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=837823b7-8697-45e8-9dc6-063924066176>

W dziedzinie transportu publicznego, a zwłaszcza w odniesieniu do informacji o transporcie multimodalnym i inteligentnej sprzedaży biletów, taka potrzeba spójności dotyczyć będzie obszernego zbioru norm i specyfikacji technicznych, w szczególności następujących regulacji: Transmodel⁽¹⁾, IFOPT⁽²⁾, SIRI⁽³⁾, NETEX⁽⁴⁾, IOPTA⁽⁵⁾, ISO⁽⁶⁾.

W dziedzinie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi i infrastruktury takich paliw wszelkie nowe normy i specyfikacje powinny być kompatybilne i uzupełniające w stosunku do normy ETSI TS 101 556-3⁽⁷⁾.

Należy również uwzględnić – i ewentualnie dalej rozwijać – przystosowalność ogólnych norm do środowiska miejskiego. Dotyczy to zwłaszcza normy DATEX II⁽⁸⁾ przewidującej wymianę danych związanych z ruchem, opisywaną za pomocą szczegółowych profili. Taka przystosowalność wydaje się koniecznym warunkiem do ustanowienia interoperacyjności i ciągłości usług między środowiskami lub sieciami miejskimi i międzymiastowymi. Zadanie to można najlepiej zrealizować, zapewniając ścisłą współpracę z grupą strategiczną i grupą techniczną DATEX II.

W ramach prac prowadzonych na podstawie niniejszego zlecenia konieczne będzie przewidywanie przyszłego wprowadzenia systemów współpracujących na obszarach miejskich. Będzie to mieć związek z wcześniejszymi pracami normalizacyjnymi w dziedzinie komunikacji między pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą, które były prowadzone w ramach wniosku o normalizację M/453, zarządzanymi wspólnie przez CEN i ETSI, oraz z wynikami trwających prac prowadzonych przez ekspertów platformy C-ITS utworzonej w listopadzie 2014 r. przez Komisję (w szczególności przez jej grupy robocze ds. normalizacji i uzasadnień biznesowych)⁽⁹⁾.

3. WYMOGI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE DOKUMENTÓW OBJĘTYCH WNIOSEM

3.1. Określenie różnorodnych stosownych przypadków użycia stanowiących integralną część architektury miejskich ITS oraz wspieranie wdrażania norm i innych specyfikacji

W celu wypracowania pragmatycznego podejścia działania w ramach niniejszego wniosku opierają się na przypadkach użycia wysokiego szczebla, odnoszących się do usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym, zarządzania ruchem obejmującego regulację dostępu do ruchu oraz logistyki miejskiej obejmującej zarządzanie parkowaniem. Określenie lub wybór takich przypadków użycia musi w zrównoważony sposób uwzględniać potrzeby użytkowników, tendencje w zakresie mobilności miejskiej, rozwój technologiczny, stabilność finansową i priorytety polityki (np. bezpieczeństwo ruchu drogowego). Uszeregowanie przypadków użycia pod względem ważności i ich ewentualne wzajemne zależności również należy wyjaśnić wraz z programem prac.

Przypadki użycia będą stanowić integralną część architektury miejskich ITS (struktury logicznej i łączników między normami i specyfikacjami a stronami zainteresowanymi tymi dokumentami), obejmującą cały łańcuch informacji dla każdego z trzech wyżej wymienionych obszarów i wpasowującą się w ogólną europejską architekturę ITS. Taka architektura miejskich ITS musi być zatem spójna z modelem e-FRAME⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁾ Transmodel, europejski model danych odniesienia dla transportu publicznego, EN 12896:2006 (Transmodel 5.1) i EN 12896:2014 (Transmodel V6: części 1–3).

⁽²⁾ IFOPT (EN 28701), norma europejska definiująca model danych służący do identyfikacji obiektów stałych w transporcie publicznym (np. przystanków, stref przystankowych, stacji, ścieżek ruchu pieszego, wejść itd.) – obecnie włączona do EN 12896:2014.

⁽³⁾ SIRI (FprEN 15531, części 1–3 i CEN/TS 15531 części 4 i 5), norma europejska definiująca obsługę w czasie rzeczywistym interfejsów informacji związanych z transportem publicznym.

⁽⁴⁾ NeTex opiera się na Transmodelu 5.1, uzupełnionym dodatkowymi pojęciami z norm IFOPT i SIRI, i dzieli się na trzy części: część 1 – Sieć transportowa, część 2 – Rozkłady i część 3 – Opłaty:

— CEN/TS 16614-1, Sieć i wymiana rozkładów jazdy – część 1: Topologia sieci (NeTex);

— CEN/TS 16614-2, Sieć i wymiana rozkładów jazdy – część 2: Informacje o planowaniu rozkładów jazdy (NeTex);

— WI 00278330 (prCEN/TS 16614-3), Sieć i wymiana rozkładów jazdy – część 3: Informacje o opłatach (NeTex).

⁽⁵⁾ IOPTA, Interoperacyjne aplikacje transportu publicznego, EN 15320, w połączeniu z EN 1545 ws. systemów kart identyfikacyjnych – aplikacji transportu lądowego.

⁽⁶⁾ EN ISO 24014-1:2007, Transport publiczny – Interoperacyjny system zarządzania płatnościami, część 1: Architektura;

— CEN ISO/TR, 24014-2:2013, Transport publiczny – Interoperacyjny system zarządzania płatnościami, część 2: Praktyki biznesowe (ISO/TR 24014-2:2013);

— ISO/IEC 14443, Bezkontaktowe karty elektroniczne – Karty zbliżeniowe, części 1–4;

— ISO/IEC 18092, Komunikacja zbliżeniowa.

⁽⁷⁾ ETSI TS 101 556-3 V1.1.1 (2014-10), Inteligentne systemy transportowe (ITS), Komunikacja między infrastrukturą a pojazdem, część 1: „Specyfikacja powiadomień punktu ładowania pojazdu elektrycznego”, oraz część 3: „System komunikacyjny do celów planowania i rezerwacji zasilania w energię pojazdów elektrycznych z użyciem sieci bezprzewodowych”.

⁽⁸⁾ CEN/TS 16157, części 1–6: Inteligentne systemy transportowe – Specyfikacje wymiany danych DATEX II do celów zarządzania ruchem i informacji o ruchu.

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.htm

⁽¹⁰⁾ <http://www.frame-online.net/?q=e-frame-project.html>

Dzięki takiemu holistycznemu i systemowemu przeglądowi zyska wsparcie zarówno współpraca zainteresowanych stron, jak i opracowywanie lub ulepszanie norm i innych specyfikacji kompatybilnych względem siebie i uzupełniających się wzajemnie, a zatem umożliwiających łączalność ITS.

W dokumencie dotyczącym strategii wdrażania określa się, w jaki sposób należy wspierać łatwe wdrażanie takich norm i innych specyfikacji dzięki wprowadzeniu usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym, środków zarządzania ruchem oraz operacji w zakresie logistyki miejskiej. Dla realizacji tego celu zasadnicze znaczenie będą miały wnioski wyciągnięte na podstawie przypadków użycia, zaangażowanie właściwych zainteresowanych stron i przedstawienie realistycznych wytycznych dotyczących wdrażania.

3.2. **Kwestia usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym przyczyniających się do płynnej mobilności**

Jednym z głównych obecnych problemów jest rozdrobnienie usług w zakresie informacji o ruchu i podróżach oraz brak interoperacyjnych usług o szerokim ogólnoeuropejskim zasięgu w zakresie informacji o transporcie multimodalnym i w zakresie planowania, które obejmowałyby początkowe i końcowe odcinki podróży w połączeniu z długodystansowym etapem podróży na odcinku od A do B. Należy poszerzyć zakres dostępnych danych o usługach w zakresie mobilności, które to dane muszą być dostępne w znormalizowanej formie, aby umożliwić ich zintegrowanie z innowacyjnymi usługami w zakresie informacji o ruchu i podróżach. Jedynie kompleksowe usługi w zakresie informacji o transporcie multimodalnym pozwolą użytkownikowi na pełny wybór spośród różnych opcji podróży i wariantów tras, przyczyniając się do dokonywania optymalnych wyborów w zakresie mobilności, stymulując korzystanie z transportu w sposób bardziej przyjazny dla środowiska i sprawiając, że cały system transportowy będzie bardziej efektywny i dostępny dla wszystkich użytkowników.

Należy zapewnić (tzn. wypracować w stosownych przypadkach) kompatybilne formaty danych, otwarte i udokumentowane interfejsy i protokoły transmisji stosownych danych oraz ich włączenie do zbiorów danych dotyczących transportu multimodalnego oraz do (istniejących) usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym i w zakresie planowania (łącznie ze zintegrowanymi systemami biletowymi). Kwestią o podstawowym znaczeniu jest, aby istniejące i nowe normy i inne specyfikacje umożliwiły – wraz z dodatkowymi interfejsami i protokołami, w stosownych przypadkach – skuteczne scalenie lub połączenie różnych aspektów lub bloków usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym i w zakresie planowania.

3.3. **Kwestia zarządzania ruchem, łącznie z regulacją dostępu do ruchu**

Systemy zarządzania ruchem, w przeszłości głównie nastawione na komunikację między ośrodkami kontroli, wciąż się rozwijają – obecną tendencją w tej dziedzinie jest większa współpraca między systemami (w tym urządzeniami terenowymi), sieciami i operatorami. Z tego względu należy opracować odpowiednie normy, interfejsy lub protokoły, aby wspierać oparte na współpracy rozwiązania w dziedzinie kontroli ruchu i zarządzania nim, o różnym zasięgu geograficznym lub też o zasięgu obejmującym różne dzielnice administracyjne miasta (np. począwszy od rozwiązań w zakresie uspokajania ruchu w małych osiedlach, poprzez zarządzanie rozlewaniem się ruchu na obszary podmiejskie, aż po skuteczną integrację węzłów miejskich z korytarzami międzymiastowymi).

Istnieje szereg środków pozwalających zarządzać siecią drogową, rozładowywać zatory komunikacyjne i eliminować zakłócenia ruchu (spowodowane przez, przykładowo, planowane lub nieplanowane zdarzenia, wypadki, powodzie, pożary itd.) dzięki zarządzaniu ruchem w skuteczny i innowacyjny sposób. Szereg miast wprowadziło na przykład różne formy przekierowywania i uprzywilejowania ruchu oraz różne środki regulujące dostęp do ruchu, w tym zarządzanie skrzyżowaniami, z nastawieniem na wszystkie pojazdy lub pewien ich podzbiór (np. objazdy, uprzywilejowane pasy ruchu, zielone fale, pobieranie opłat od użytkowników dróg, strefy niskiej emisji, strefy z ograniczeniem prędkości, strefy ruchu pieszego itd.). Niestety zarządzanie tymi środkami nie zawsze odbywa się w holistyczny i skoordynowany sposób i często nie są one prawidłowo uwzględniane w systemach informacji o ruchu przeznaczonych dla użytkowników (np. urządzeniach nawigacyjnych). Dlatego ustanowienie, z jednej strony, spójnych specyfikacji, kompatybilnych norm i praktycznych interfejsów wspierających interoperacyjność danych niezbędnych na potrzeby aktualnych informacji o ruchu, a z drugiej strony – optymalizacja szeregu środków zarządzania ruchem i uprzywilejowania ruchu, odpowiednio uzupełniona znormalizowanymi rozwiązaniami technicznymi w zakresie identyfikacji pojazdów (tj. w odniesieniu do kategoryzacji pojazdów, klasy emisji, rodzaju uprzywilejowania, współczynnika obciążenia) miałyby korzystny wpływ zarówno na ogólną efektywność informacji o ruchu, jak i zarządzanie ruchem na obszarach miejskich, łącznie z zarządzaniem regulacją dostępu do ruchu i jej egzekwowaniem.

Należy zapewnić (tzn. wypracować w stosownych przypadkach) kompatybilne formaty danych, otwarte i udokumentowane interfejsy i protokoły transmisji stosownych danych, niezależnie od ich źródła (np. czujników, FCD, ośrodków kontroli ruchu) oraz ich włączenie do obecnych i przyszłych systemów informacji o ruchu i operacji zarządzania ruchem, w odniesieniu do różnych sieci drogowych, w tym połączeń miejskich i międzymiastowych.

3.4. **Kwestia logistyki miejskiej, łącznie z zarządzaniem parkowaniem**

W środowisku miejskim poszukiwanie miejsc parkingowych i dystrybucja towarów są uznawane za czynniki powodujące zwiększone zagęszczenie ruchu. Dostarczanie w czasie rzeczywistym informacji o dostępnych możliwościach parkowania, jak i opcje ułatwionej rezerwacji przyczyniłyby się zatem do złagodzenia tego problemu. Należy zapewnić różne sposoby podejścia, aby zaspokoić potrzeby związane z określonymi sektorami logistyki i pojazdami towarowymi lub ładunkami towarów (np. paliwami alternatywnymi, towarami chłodzonymi, logistyką zwrotną lub odpadami, towarami niebezpiecznymi).

Należy zapewnić (tzn. wypracować w stosownych przypadkach) kompatybilne formaty danych, otwarte i udokumentowane interfejsy i protokoły transmisji stosownych danych, niezależnie od ich źródła, oraz ich włączenie do obecnych i przyszłych systemów informacji o ruchu i operacji zarządzania ruchem, w odniesieniu do różnych sieci drogowych, w tym połączeń miejskich i międzymiastowych.

4. WYMOGI DOTYCZĄCE PÓŹNIEJSZYCH PRZEGLĄDÓW DOKUMENTÓW OBJĘTYCH WNIOSEM

Po przyjęciu norm europejskich i europejskich dokumentów normalizacyjnych objętych wnioskiem europejskie organizacje normalizacyjne co najmniej raz na dwa lata przeprowadzają przegląd wykazu syntaktyk i powiązanych mapowań podanych w tych dokumentach w celu zagwarantowania, aby odzwierciedlały one najnowszy rozwój technologiczny i zawierały najlepsze w danej kategorii syntaktyki. Szczególną uwagę należy poświęcić dostosowaniu dotychczasowych systemów lub migracji z tych systemów, a także zapewnieniu wstecznej kompatybilności wdrożeń.

ZAŁĄCZNIK II

NORMY EUROPEJSKIE I EUROPEJSKIE DOKUMENTY NORMALIZACYJNE ORAZ TERMINY ICH PRZYJĘCIA

1. PRZYPADKI UŻYCIA, ARCHITEKTURA MIEJSKICH ITS I WDROŻENIE

Tabela 1

Nowe normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne objęte wnioskiem, dotyczące przypadków użycia, architektury miejskich ITS i wdrożenia

Informacje referencyjne	Termin przyjęcia ⁽¹⁾
Europejski dokument normalizacyjny w sprawie przypadków użycia dotyczący trzech obszarów objętych niniejszym wnioskiem i podkreślający ich ewentualne wzajemne zależności	12 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym
Europejski dokument normalizacyjny dotyczący architektury miejskich ITS, integrujący trzy obszary objęte niniejszym wnioskiem i podkreślający połączenia lub interfejsy z otaczającymi aplikacjami ITS, jak również kompatybilność lub spójność z istniejącymi normami, specyfikacjami technicznymi i modelami danych	12 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym
Europejski dokument normalizacyjny w sprawie strategii wdrożenia, zawierający praktyczne wytyczne dotyczące wdrożenia norm europejskich objętych niniejszym wnioskiem	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym

(¹) Określenie „przyjęcie” odnosi się do momentu, w którym odpowiednia europejska organizacja normalizacyjna udostępnia normę swoim członkom lub podaje ją do wiadomości publicznej.

2. USŁUGI W ZAKRESIE INFORMACJI O TRANSPORCIE MULTIMODALNYM PRZYCZYNIAJĄCE SIĘ DO PŁYNNEJ MOBILNOŚCI

Tabela 2

Nowe normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne objęte wnioskiem, dotyczące usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym

Informacje referencyjne	Termin przyjęcia
<p>Normy europejskie dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nowych usług w zakresie mobilności, takich jak samoobsługowe systemy wypożyczenia samochodów, wspólne korzystanie z samochodów do celów grupowych dojazdów, publiczne systemy wypożyczenia rowerów, systemy „park & ride” („zaparkuj i jedź komunikacją zbiorową”) i „bike & ride” („zaparkuj rower i jedź komunikacją zbiorową”) itd. — infrastruktury paliw alternatywnych, w tym informacji o lokalizacji i dostępności stacji, systemach doładowywania i pojemności stacji, (zintegrowanych) systemach płatności itd. 	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym
Europejski dokument normalizacyjny w sprawie modelu danych odniesienia, wspólnego słownika danych i struktury metadanych na potrzeby usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym

3. ZARZĄDZANIE RUCHEM, ŁĄCZNIE Z REGULACJĄ DOSTĘPU DO RUCHU

Tabela 3

Nowe normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne objęte wnioskiem, dotyczące zarządzania ruchem, łącznie z regulacją dostępu do ruchu

Informacje referencyjne	Termin przyjęcia
<p>Normy europejskie dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zestawu środków zarządzania ruchem (obejmujących niezbędną infrastrukturę/statyczne dane o drogach, dynamiczne dane o stanie dróg, dane o ruchu lub dane z kontroli ruchu, dane o pogodzie) — zestawu środków w zakresie przekierowywania ruchu, uprzywilejowania ruchu i regulacji dostępu do ruchu, łącznie z zarządzaniem skrzyżowaniami (uzupełnionych przez dane dotyczące identyfikacji pojazdów). Należy w szczególności wziąć pod uwagę różne rodzaje modeli pobierania opłat od użytkowników dróg wprowadzone w różnych miastach, jak również sposoby wspólnego korzystania z wyznaczonych pasów ruchu przez pojazdy różnego rodzaju (np. pojazdy towarowe, transport publiczny, pojazdy uprzywilejowane) 	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym
Normy europejskie lub europejskie dokumenty normalizacyjne w sprawie modelu danych odniesienia, wspólnego słownika danych i struktury metadanych na potrzeby zarządzania ruchem, łącznie z regulacją dostępu do ruchu	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym

4. LOGISTYKA MIEJSKA, ŁĄCZNIE Z ZARZĄDZANIEM PARKOWANIEM

Tabela 4

Nowe normy europejskie i europejskie dokumenty normalizacyjne objęte wnioskiem, dotyczące logistyki miejskiej, łącznie z zarządzaniem parkowaniem

Informacje referencyjne	Termin przyjęcia
<p>Normy europejskie dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> — inteligentnych systemów parkingowych dla pojazdów lekkich, użytkowych i ciężarowych. Należy wziąć pod uwagę wariant rozszerzenia istniejących specyfikacji lub profili technicznych odnoszących się do parkowania (!) lub dostosowania ich do potrzeb obszarów miejskich — usług w zakresie informacji i rezerwacji dotyczących punktów załadunkowych dla określonych pojazdów towarowych i sektorów logistyki. Proponowane normy i specyfikacje będą musiały dotyczyć zarówno infrastruktury, jak i pojazdów (w tym identyfikacji pojazdów i ładunków, w razie potrzeby). Należy ponadto rozważyć wykorzystanie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi na potrzeby logistyki miejskiej oraz warianty ich doładowywania (np. podczas załadunku/rozładunku w określonych punktach) 	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym
Europejski dokument normalizacyjny w sprawie modelu danych odniesienia, wspólnego słownika danych i struktury metadanych na potrzeby logistyki miejskiej, łącznie z zarządzaniem parkowaniem	39 miesięcy od notyfikowania niniejszej decyzji europejskim organizacjom normalizacyjnym

(!) Specyfikacje wymiany danych DATEX II do celów zarządzania ruchem i informacji o ruchu – CEN/TS 16157, część 6: rozszerzenie dotyczące parkowania.