

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/264**z dnia 11 listopada 2024 r.****ustanawiająca wzór, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów
sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego
i Rady 2010/40/UE***(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 7744)*

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 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 ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W art. 17 dyrektywy 2010/40/UE zobowiązano państwa członkowskie do przekazania Komisji do dnia 21 marca 2025 r. sprawozdania z wykonania tej dyrektywy i aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie oraz upoważniono Komisję do ustanowienia wzoru takiego sprawozdania. W zakresie aktów delegowanych przyjęto rozporządzenia delegowane Komisji (UE) nr 305/2013 ⁽²⁾, (UE) nr 885/2013 ⁽³⁾, (UE) nr 886/2013 ⁽⁴⁾, (UE) 2015/962 ⁽⁵⁾, (UE) 2017/1926 ⁽⁶⁾ i (UE) 2022/670 ⁽⁷⁾. Rozporządzenie delegowane (UE) 2022/670 ma uchylić rozporządzenie delegowane (UE) 2015/962 z dniem 1 stycznia 2025 r., w związku z czym wzór powinien odnosić się wyłącznie do rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670.
- (2) Zgodnie z art. 17 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE w sprawozdaniu określa się główne krajowe działania i projekty państwa członkowskiego dotyczące obszarów priorytetowych oraz geograficznej dostępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV do tej dyrektywy. Zgodnie z art. 17 ust. 2 dyrektywy 2010/40/UE w sprawozdaniu wprowadza się rozróżnienie między obowiązkowym a dodatkowym charakterem kluczowych wskaźników skuteczności działania. Rozróżnienie to powinno opierać się na zakresie geograficznym kluczowych wskaźników skuteczności działania i harmonogramie sprawozdawczości.
- (3) Ponadto art. 17 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek przekazywania co trzy lata, po pierwszym sprawozdaniu, sprawozdania z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Wzór powinien zatem mieć zastosowanie do pierwszego sprawozdania i kolejnych sprawozdań z postępu prac.

⁽¹⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 305/2013 z dnia 26 listopada 2012 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zharmonizowanego zapewnienia interoperacyjnej usługi „eCall” na terenie całej UE (Dz.U. L 91 z 3.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj).

- (4) Aby dostarczyć Komisji informacji politycznych na wysokim szczeblu, sprawozdanie powinno zapewniać wgląd w dostępność w czasie rodzajów danych wymienionych w załączniku III do dyrektywy 2010/40/UE i możliwość dysponowania nimi oraz powinno opierać się na wiarygodnych szacunkach w liczbach zaokrąglonych.
- (5) Również z myślą o dostarczaniu informacji politycznych na wysokim szczeblu kluczowe wskaźniki skuteczności działania powinny umożliwiać wgląd we wdrażanie urządzeń i usług ITS w Unii oraz i ich wpływ na przestrzeni czasu. Odnośnie do kluczowych wskaźników skuteczności działania dotyczących korzyści, w ramach których ocenia się wpływ usług ITS na czas podróży, wypadki drogowe i emisje CO₂, celem jest uzyskanie rzetelnych wartości odniesienia opartych na wystarczającej liczbie dobrych próbek. Pozwoliłoby to na ostrożną ekstrapolację ze względu na ograniczenia obliczeń tych kluczowych wskaźników skuteczności działania, przy czym wpływ ITS jest czasami trudny do oddzielenia od wpływu innych środków.
- (6) Decyzją wykonawczą Komisji 2011/453/UE ⁽⁸⁾ ustanowiono niewiążące wytyczne dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE. Biorąc pod uwagę charakter i zakres zmian wymaganych na mocy art. 17 dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności obowiązkowy charakter wzoru i jego treści, w tym kluczowych wskaźników skuteczności działania, należy uchylić decyzję wykonawczą 2011/453/UE.
- (7) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Europejskiego Komitetu ds. ITS,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdań z postępów, obejmujący kluczowe wskaźniki skuteczności działania, o których mowa w art. 17 dyrektywy 2010/40/UE, określono w załączniku I.

Obowiązkowy lub dodatkowy charakter kluczowych wskaźników skuteczności działania, w zależności od zakresu geograficznego i harmonogramu, określono w załączniku II.

Artykuł 2

Decyzja wykonawcza 2011/453/UE traci moc.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 listopada 2024 r.

W imieniu Komisji
Wopke HOEKSTRA
Członek Komisji

⁽⁸⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2011/453/UE z dnia 13 lipca 2011 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE (Dz.U. L 193 z 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj).

ZAŁĄCZNIK I

Wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdań z postępów

Dyrektywa 2010/40/UE

Sprawozdanie z wykonania za 20XX

Nazwa państwa

Data

Spis treści

1.	Wprowadzenie	5
1.1.	Ogólny przegląd krajowych działań i projektów	5
1.2.	Ogólne postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	5
1.3.	Dane kontaktowe	5
2.	Główne projekty, działania i inicjatywy	5
2.1.	Obszar priorytetowy I: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności	5
2.1.1.	Opis głównych krajowych działań i projektów	5
2.1.2.	Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	5
2.1.3.	Rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 w sprawie świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (działanie priorytetowe a)	5
2.1.4.	Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670 w sprawie świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (działanie priorytetowe b)	5
2.2.	Obszar priorytetowy II: Usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem	5
2.2.1.	Opis głównych krajowych działań i projektów	5
2.2.2.	Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	6
2.3.	Obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego	6
2.3.1.	Opis głównych krajowych działań i projektów	6
2.3.2.	Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	6
2.3.3.	Usługa eCall bazująca na numerze 112 (działanie priorytetowe d – rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013)	6
2.3.4.	Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) nr 886/2013 w sprawie dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (działanie priorytetowe c)	6
2.3.5.	Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) nr 885/2013 w sprawie zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (działanie priorytetowe e)	6
2.4.	Obszar priorytetowy IV: usługi ITS na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.	6
2.4.1.	Opis głównych krajowych działań i projektów	6
2.4.2.	Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	6
2.5.	Dostępność rodzajów danych wymienionych w załączniku III do dyrektywy 2010/40/UE i dostęp do nich za pośrednictwem krajowych punktów dostępu	7
2.5.1.	Dane dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym	7
2.5.2.	Dane dotyczące usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz usług w zakresie ich rezerwacji	9
2.5.3.	Dane dotyczące wykrytych zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego odnoszące się do minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym	10
2.5.4.	Multimodalne statyczne dane o ruchu na potrzeby ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych	10

2.6.	Dostępność usług wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2010/40/UE	11
2.6.1.	Usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym	11
2.7.	Inne inicjatywy/ważne wydarzenia	11
2.7.1.	Opis innych krajowych inicjatyw/ważnych wydarzeń i projektów nieuwjętych w obszarach priorytetowych 1–4:	11
2.7.2.	Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.	11
3.	Kluczowe wskaźniki skuteczności działania (KPI)	11
3.1.	KPI dotyczące wdrażania	11
3.1.1.	Infrastruktura/sprzęt służące do gromadzenia informacji (KPI dotyczące ruchu drogowego)	11
3.1.2.	Wykrywanie incydentów (KPI dotyczące ruchu drogowego)	11
3.1.3.	Zarządzanie ruchem i środki kontroli ruchu (KPI dotyczące ruchu drogowego)	11
3.1.4.	Usługi i aplikacje współpracujących ITS (KPI dotyczące ruchu drogowego)	12
3.1.5.	Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym (KPI dotyczące ruchu drogowego)	12
3.1.6.	Dynamiczne informacje o podróży (KPI dotyczące transportu multimodalnego)	12
3.1.7.	Informacje dotyczące przewozów towarowych (KPI dotyczące transportu multimodalnego, jeśli to możliwe, lub KPI dotyczące ruchu drogowego)	12
3.2.	KPI dotyczące korzyści	12
3.2.1.	Zmiana czasu podróży (KPI dotyczące ruchu drogowego)	12
3.2.2.	Zmiana liczby wypadków drogowych skutkujących śmiercią lub obrażeniami (KPI dotyczące ruchu drogowego)	13
3.2.3.	Zmiana poziomu emisji CO ₂ z ruchu drogowego (KPI dotyczące ruchu drogowego)	13
3.3.	KPI dotyczące finansów	13

1. WPROWADZENIE

1.1. Ogólny przegląd krajowych działań i projektów

W tym krajowych przepisów lub strategii dotyczących inteligentnych usług transportowych (ITS)

1.2. Ogólne postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Podsumowanie postępów od czasu poprzedniego sprawozdania:

1.3. Dane kontaktowe

2. GŁÓWNE PROJEKTY, DZIAŁANIA I INICJATYWY

2.1. Obszar priorytetowy I. Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności

2.1.1. Opis głównych krajowych działań i projektów

Opis odpowiednich inicjatyw, ich cel, ramy czasowe, cele pośrednie, zasoby, wiodące zainteresowane strony i status:

2.1.2. Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Opis postępów w tej dziedzinie od [rok poprzedniego sprawozdania] r.:

2.1.3. Rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 w sprawie świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (działanie priorytetowe a)

Postępy poczynione w zakresie dostępności, wymiany i ponownego wykorzystywania rodzajów danych na temat podróży i ruchu określonych w załączniku:

Zakres geograficzny danych określonych w załączniku, dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, oraz ich jakość, w tym kryteria stosowane do określenia tej jakości i środków stosowanych do jej monitorowania:

Łączenie usług informacyjnych dotyczących podróży:

Wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 9:

W stosownych przypadkach opis zmian w krajowym lub wspólnym punkcie dostępu:

Informacje dodatkowe (np. czy wdrożono mobilność DCAT-AP lub inne katalogi metadanych?):

2.1.4. Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/670 w sprawie świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (działanie priorytetowe b)

Postępy poczynione w zakresie dostępności, wymiany i ponownego wykorzystywania rodzajów danych określonych w załączniku:

Zakres geograficzny danych dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, zmiany w sieci dróg głównych oraz zawartości danych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu i ich jakości, w tym kryteriów stosowanych w celu określenia tej jakości i środki stosowane w celu jej monitorowania:

Wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 12, z wymogami określonymi w art. 3–11:

W stosownych przypadkach opis zmian w krajowym lub wspólnym punkcie dostępu:

Informacje dodatkowe (np. jakie rodzaje danych są dostarczane? Czy wdrożono mobilność DCAT-AP lub inne katalogi metadanych?): Czy sprawdzane są wymogi jakościowe?:

2.2. Obszar priorytetowy II: Usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem

2.2.1. Opis głównych krajowych działań i projektów

Opis odpowiednich inicjatyw, ich cel, ramy czasowe, cele pośrednie, zasoby, wiodące zainteresowane strony i status:

2.2.2. Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Opis postępów w tej dziedzinie od [rok poprzedniego sprawozdania] r.:

2.3. Obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego

2.3.1. Opis głównych krajowych działań i projektów

Opis odpowiednich inicjatyw, ich cel, ramy czasowe, cele pośrednie, zasoby, wiodące zainteresowane strony i status:

2.3.2. Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Opis postępów w tej dziedzinie od [rok poprzedniego sprawozdania] r.:

2.3.3. Usługa eCall bazująca na numerze 112 (działanie priorytetowe d – rozporządzenie delegowane (UE) nr 305/2013)

Informacje na temat wszelkich zmian dotyczących infrastruktury krajowych publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach eCall oraz organów właściwych do oceny zgodności działania publicznych punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach eCall:

Informacje dodatkowe:

2.3.4. Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) nr 886/2013 w sprawie dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (działanie priorytetowe c)

Postępy w wykonywaniu usługi informacyjnej, w tym kryteria stosowane do określania poziomu jej jakości oraz środków stosowanych do monitorowania jej jakości:

Wyniki oceny zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 886/2013:

W stosownych przypadkach opis zmian w krajowym punkcie dostępu:

Informacje dodatkowe (np. źródła danych wykorzystywanych do przekazywania informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem):

2.3.5. Obowiązek sprawozdawczy na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) nr 885/2013 w sprawie zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (działanie priorytetowe e)

Liczba parkingów i miejsc parkingowych na swoim terytorium:

Odsetek parkingów zarejestrowanych w usłudze informacyjnej:

Odsetek parkingów zapewniających informacje dynamiczne na temat dostępności miejsc parkingowych oraz strefy priorytetowe:

Informacje dodatkowe: (np. czy utworzono krajowy punkt dostępu do danych dotyczących parkingów dla samochodów ciężarowych? Czy obejmuje to dane dynamiczne? Jak jest źródło danych (publiczne/prywatne)? Czy dane publikowane są w europejskim punkcie dostępu do danych o parkingach dla samochodów ciężarowych prowadzonym przez DG MOVE? Jeśli nie, czy jest to planowane w przyszłości?)

2.4. Obszar priorytetowy IV. usługi ITS na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.

2.4.1. Opis głównych krajowych działań i projektów

Opis odpowiednich inicjatyw, ich cel, ramy czasowe, cele pośrednie, zasoby, wiodące zainteresowane strony i status: w szczególności należy podać informacje na temat inicjatyw w zakresie wdrażania C-ITS i ich specyfikacji technicznych.

2.4.2. Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Opis postępów w tej dziedzinie od [rok poprzedniego sprawozdania] r.:

2.5. Dostępność rodzajów danych wymienionych w załączniku III do dyrektywy 2010/40/UE i dostęp do nich za pośrednictwem krajowych punktów dostępu

Zasady obliczania:

* W przypadku informacji statycznych: na podstawie długości podzielonej przez długość całkowitą w kilometrach. Długość całkowita to długość sieci, na temat której istnieją podstawowe informacje, np. (prawie) wszędzie obowiązują ograniczenia prędkości, ale warunki dostępu do tuneli mają zastosowanie wyłącznie do odcinków (długości) tuneli.

** W przypadku informacji dynamicznych/tymczasowych: dostępność danych odnosi się do zdolności do udostępniania danych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego w określonym odsetku sieci, w każdym przypadku gdy istnieją lub pojawiają się podstawowe informacje, w oparciu o długość sieci o takim potencjale podzieloną przez długość całkowitą w kilometrach.

2.5.1. Dane dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym

Rodzaj danych	Zakres geograficzny	% zakresu geograficznego, w którym dostępny jest ten rodzaj danych		Uwagi
1. Dane dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym				
1.1 Kategoria: Statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, w stosownych przypadkach, dotyczące następujących kategorii:				
1.1.1 Podkategoria: — warunki dostępu do tuneli — warunki dostępu do mostów — ograniczenia prędkości — zakazy wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych — ograniczenia dotyczące masy/ długości/szerokości/wysokości	Transeuropejska bazowa sieć dróg	warunki dostępu do tuneli*	% [Uwaga: jeżeli jest to bardziej istotne, można podać liczbę i % tuneli]	
		warunki dostępu do mostów*	% [Uwaga: jeżeli jest to bardziej istotne, można podać liczbę i % mostów]	
		ograniczenia prędkości*	%	
		zakazy wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych*	%	
		ograniczenia dotyczące masy/ długości/szerokości/wysokości*	%	
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego (w stosownych przypadkach z ograniczeniem do > 7 000 pojazdów/dzień).	warunki dostępu do tuneli*	%	
		warunki dostępu do mostów*	%	
		ograniczenia prędkości*	%	
		zakazy wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych*	%	
		ograniczenia dotyczące masy/ długości/szerokości/wysokości*	%	

Podkategoria: — ulice jednokierunkowe	Infrastruktura drogowa w miastach w centrum każdego węzła miejskiego	ulice jednokierunkowe*	% [Uwaga: w stosownych przypadkach można dodatkowo podać liczbę i % miast, które są w stanie dostarczyć takie dane]	
Podkategoria: — przepisy dotyczące dostaw towarów	Infrastruktura drogowa w miastach w centrum każdego węzła miejskiego	przepisy dotyczące dostaw towarów*	% [Uwaga: w stosownych przypadkach można dodatkowo podać liczbę i % miast, które są w stanie dostarczyć takie dane]	
Podkategoria: — kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego (w stosownych przypadkach z ograniczeniem do > 7 000 pojazdów/dzień).	kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku*	%	
Podkategoria: — projekty organizacji ruchu	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego (w stosownych przypadkach z ograniczeniem do > 7 000 pojazdów/dzień).	projekty organizacji ruchu*	% [Uwaga: jeżeli nie jest możliwe obliczenie długości sieci, można podać liczbę i % projektów organizacji ruchu]	
Podkategoria: — stałe ograniczenia dostępu	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego (w stosownych przypadkach z ograniczeniem do > 7 000 pojazdów/dzień).	stałe ograniczenia dostępu*	%	
Podkategoria: — granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg, inne autostrady i odcinki dróg głównych, na których całkowity średni roczny ruch dzienny przekracza 8 500 pojazdów, oraz wszystkie drogi w miastach w centrum każdego węzła miejskiego (w stosownych przypadkach z ograniczeniem do > 7 000 pojazdów/dzień).	granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego*	% [Uwaga: jeżeli nie jest możliwe obliczenie długości sieci, można podać liczbę i % granic ograniczeń itp.]	

1.2 Rodzaje danych dotyczących stanu sieci:				
Podkategoria: — zamknięcia dróg — zamknięcia pasów ruchu — roboty drogowe	Transeuropejska bazowa sieć dróg	zamknięcia dróg**	%	
		zamknięcia pasów ruchu**	%	
		roboty drogowe**	%	
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg	zamknięcia dróg**	%	
		zamknięcia pasów ruchu**	%	
		roboty drogowe**	%	
Podkategoria: — czasowe środki zarządzania ruchem	Transeuropejska bazowa i kompleksowa sieć dróg	czasowe środki zarządzania ruchem**	%	

2.5.2. Dane dotyczące usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz usług w zakresie ich rezerwacji

Rodzaj danych	Zakres geograficzny	% parkingów, dla których dostępne są dane		Uwagi
2. Dane dotyczące usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz usług w zakresie ich rezerwacji:				
Kategoria: dane statyczne Podkategoria: — dane statyczne dotyczące parkingów — informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu	Transeuropejska bazowa sieć dróg	dane statyczne dotyczące parkingów	%	
		informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu	%	
	Kompleksowa transeuropejska sieć dróg	dane statyczne dotyczące parkingów	%	
		informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu	%	
Kategoria: dane dynamiczne Podkategoria: — dane dynamiczne na temat dostępności parkingów, w tym dane określające, czy dany parking jest: pełny lub zamknięty lub określające liczbę wolnych miejsc, które są dostępne.	Transeuropejska bazowa i kompleksowa sieć dróg	dane dynamiczne na temat dostępności parkingów, w tym dane określające, czy dany parking jest: pełny lub zamknięty lub określające liczbę wolnych miejsc, które są dostępne.	%	

2.5.3. Dane dotyczące wykrytych zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego odnoszące się do minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym

Rodzaj danych	Zakres geograficzny	% zakresu geograficznego, w którym dostępny jest ten rodzaj danych		Uwagi
3. Dane dotyczące wykrytych zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego odnoszące się do minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym:				
Kategoria: dane dynamiczne Podkategoria: — czasowo śliska droga — zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze — niezabezpieczone miejsce wypadku — krótkotrwałe roboty drogowe — pojazd jadący pod prąd — niekontrolowana blokada drogi	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg i inne autostrady niezaliczone do tej sieci	czasowo śliska droga**	%	
		zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze**	%	
		niezabezpieczone miejsce wypadku**	%	
		krótkotrwałe roboty drogowe**	%	
		pojazd jadący pod prąd**	%	
		niekontrolowana blokada drogi**	%	
Podkategoria: — zmniejszona widoczność — wyjątkowe warunki pogodowe	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg i inne autostrady niezaliczone do tej sieci	zmniejszona widoczność**	%	
		wyjątkowe warunki pogodowe**	%	

2.5.4. Multimodalne statyczne dane o ruchu na potrzeby ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych

*** W miarę możliwości należy podać dane liczbowe w podziale na rodzaje przewozów regularnych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 (takie jak transport lotniczy, kolejowy, w tym kolej dużych prędkości, kolej konwencjonalna, kolej lekka, kolej linowa, autokary dalekobieżne, transport morski, w tym promy, transport wodny śródlądowy, metro, tramwaje; autobusy, trolejbusy)

Rodzaj danych	Zakres geograficzny	% węzłów, w przypadku których dostępne są dane dotyczące danego rodzaju przewozów regularnych		Uwagi
4. Multimodalne statyczne dane o ruchu na potrzeby ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych:				
Kategoria Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (windy, schody ruchome)	Węzły miejskie zdefiniowane w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienione w tym rozporządzeniu, w tym węzły zarządzane przez miasta	Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (windy, schody ruchome)***	%	
	Cała sieć transportowa w Unii	Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (windy, schody ruchome)***	%	

2.6. Dostępność usług wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2010/40/UE

2.6.1. Usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym

Usługa	Zakres geograficzny	% zasięgu geograficznego
Usługa minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym	Bazowa i kompleksowa transeuropejska sieć dróg	%

2.7. Inne inicjatywy/ważne wydarzenia

2.7.1. Opis innych krajowych inicjatyw/ważnych wydarzeń i projektów nieuwjętych w obszarach priorytetowych 1–4:

Opis odpowiednich inicjatyw, ich cel, ramy czasowe, cele pośrednie, zasoby, wiodące zainteresowane strony i status:

2.7.2. Postępy od [rok poprzedniego sprawozdania] r.

Opis postępów w tej dziedzinie od [rok poprzedniego sprawozdania] r.:

3. KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPI)

KPI będą zgłaszane oddzielnie według rodzaju sieci drogowej/sieci i węzłów transportowych (w stosownych przypadkach).

3.1. KPI dotyczące wdrażania

3.1.1. Infrastruktura/sprzęt służące do gromadzenia informacji (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci.

Dane liczbowe należy podać według rodzaju usług oraz, w stosownych przypadkach, z rozróżnieniem na sprzęt stacjonarny i ruchomy.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci.

- Długość typu sieci drogowej/odcinków dróg (w km) z wyposażeniem w infrastrukturę służącą do gromadzenia informacji oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- $KPI = (\text{kilometry rodzaju sieci drogowej wyposażonej w infrastrukturę służącą do gromadzenia informacji} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$

3.1.2. Wykrywanie incydentów (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci.

- Długość typu sieci drogowej/odcinków dróg (w km) z wyposażeniem w ITS do wykrywania incydentów oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci drogowej wyposażonej w ITS do wykrywania incydentów} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$

3.1.3. Zarządzanie ruchem i środki kontroli ruchu (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci.

- Długość typu sieci drogowej/odcinków dróg (w km) objętych środkami zarządzania ruchem i kontroli ruchu oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci drogowej objętej środkami zarządzania ruchem i kontroli ruchu} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$

3.1.4. Usługi i aplikacje współpracujących ITS (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci.

- Długość typu sieci drogowej/odcinków dróg (w km) objętych usługami lub aplikacjami C-ITS oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci drogowej objętej usługami lub aplikacjami C-ITS} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$

3.1.5. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci.

- Długość rodzaju sieci drogowej/odcinków dróg (w km) z zapewnionymi usługami informacyjnymi w czasie rzeczywistym dotyczącymi ruchu oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci drogowej z zapewnionymi usługami informacyjnymi w czasie rzeczywistym dotyczącymi ruchu} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$

3.1.6. Dynamiczne informacje o podróży (KPI dotyczące transportu multimodalnego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci/węzła.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci/węzła (w stosownych przypadkach); w stosownych przypadkach należy wskazać odsetek usług dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ograniczonej orientacji lub ograniczonych możliwościach komunikacyjnych

- Długość typu sieci (w km) z zapewnionymi usługami w zakresie dynamicznych informacji o podróży oraz całkowita długość tego rodzaju sieci transportowej (w km):
- Liczba węzłów transportowych (np. dworców kolejowych lub autobusowych) objętych usługami w zakresie dynamicznych informacji o podróży oraz łączna liczba takich węzłów transportowych:
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci transportowej z zapewnionymi usługami w zakresie dynamicznych informacji o podróży} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci transportowej}) \times 100$
- $KPI = (\text{liczba węzłów transportowych zapewniających usługi w zakresie dynamicznych informacji o podróży} / \text{łączna liczba takich węzłów transportowych}) \times 100$

3.1.7. Informacje dotyczące przewozów towarowych (KPI dotyczące transportu multimodalnego, jeśli to możliwe, lub KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe należy podać według rodzaju sieci/węzła.

KPI należy obliczyć według rodzaju sieci/węzła (w stosownych przypadkach); w stosownych przypadkach należy wskazać odsetek usług dostępnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ograniczonej orientacji lub ograniczonych możliwościach komunikacyjnych

- Długość typu sieci drogowej/odcinków dróg (w km) z zapewnionymi usługami informacyjnymi dotyczącymi przewozu towarów oraz całkowita długość tego rodzaju sieci drogowej (w km):
- Liczba węzłów transportu towarowego (np. portów, platform logistycznych) objętych usługami informacyjnymi dotyczącymi przewozu towarów oraz łączna liczba takich węzłów transportu towarowego:
- $KPI = (\text{kilometry typu sieci drogowej z zapewnionymi usługami informacyjnymi dotyczącymi przewozu towarów} / \text{łączna liczba kilometrów tego rodzaju sieci drogowej}) \times 100$
- $KPI = (\text{liczba węzłów transportu towarowego zapewniających usługi informacyjne dotyczące przewozu towarów} / \text{łączna liczba takich węzłów transportu towarowego}) \times 100$

3.2. KPI dotyczące korzyści

3.2.1. Zmiana czasu podróży (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Dane liczbowe, które należy podać, obejmują również pojazdokilometry dla rozpatrywanej trasy/rozpatrywanego obszaru.

$KPI = ((\text{czas podróży przed wdrożeniem lub ulepszeniem ITS} - \text{czas podróży po wdrożeniu lub ulepszeniu ITS}) / \text{czas podróży przed wdrożeniem lub ulepszeniem ITS}) \times 100$

3.2.2. Zmiana liczby wypadków drogowych skutkujących śmiercią lub obrażeniami (KPI dotyczące ruchu drogowego)

W miarę możliwości należy dokonać rozróżnienia między wypadkami skutkującymi śmiercią, poważnymi obrażeniami lub niewielkimi obrażeniami.

Dane liczbowe, które należy podać, obejmują również pojazdokilometry dla rozpatrywanej trasy/rozpatrywanego obszaru.

- Liczba wypadków drogowych, w wyniku których doszło do śmierci lub obrażeń przed wdrożeniem lub poprawą ITS:
- Liczba wypadków drogowych, w wyniku których doszło do śmierci lub obrażeń po wdrożeniu lub poprawie ITS:

3.2.3. Zmiana poziomu emisji CO₂ z ruchu drogowego (KPI dotyczące ruchu drogowego)

Proszę określić trasy/obszary, na których wdrożono lub ulepszono ITS. Długość lub obszar, na których obliczana jest zmiana poziomu emisji CO₂, muszą być wystarczająco długie lub szerokie, aby były reprezentatywne.

$$\text{KPI} = ((\text{emisje CO}_2 \text{ z ruchu drogowego przed wdrożeniem lub ulepszeniem ITS} - \text{emisje CO}_2 \text{ z ruchu drogowego po wdrożeniu lub ulepszeniu ITS}) / \text{emisje CO}_2 \text{ z ruchu drogowego przed wdrożeniem lub ulepszeniem ITS}) \times 100$$

3.3. KPI dotyczące finansów

ITS obejmuje wszystkie typy systemów i usług łącznie.

Roczne inwestycje publiczne* w ITS transportu drogowego (jako % całkowitych inwestycji w infrastrukturę transportową):

Roczne koszty publiczne* eksploatacji i utrzymania ITS transportu drogowego (w euro na kilometr sieci objętej systemem):

* Organy administracji publicznej lub podmioty publiczne.

W miarę możliwości proszę podać te same dane liczbowe dla inwestycji i kosztów prywatnych.

ZAŁĄCZNIK II

Kluczowe wskaźniki skuteczności działania (KPI)

	Nazwa KPI	Zakres geograficzny	Ramy czasowe
KPI dotyczące wdrażania	Infrastruktura/sprzęt służące do gromadzenia informacji (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Wykrywanie incydentów (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Zarządzanie ruchem i środki kontroli ruchu (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Usługi i aplikacje współpracujących ITS (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Dynamiczne informacje o podróży (KPI dotyczące transportu multimodalnego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + węzły transportowe + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć transportowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności

	Informacje dotyczące przewozów towarowych (KPI dotyczące transportu multimodalnego, jeśli to możliwe, lub KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + węzły transportowe + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć transportowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
KPI dotyczące korzyści	Zmiana czasu podróży (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T + autostrady	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
	Zmiana liczby wypadków drogowych skutkujących śmiercią lub obrażeniami (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T + autostrady	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
	Zmiany poziomu emisji CO ₂ z ruchu drogowego (KPI dotyczące ruchu drogowego)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T + autostrady	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
KPI dotyczące finansów	Roczne inwestycje publiczne w ITS transportu drogowego (+ w miarę możliwości dane liczbowe dla inwestycji prywatnych)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności
	Roczne publiczne koszty operacyjne i utrzymania drogowego ITS (+ w miarę możliwości dane liczbowe dotyczące inwestycji prywatnych)	Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa TEN-T (bez węzłów miejskich) + autostrady	Obowiązkowe w 2025 r.
		Węzły miejskie z TEN-T + drogi główne	Obowiązkowe w 2028 r. (wcześniej dobrowolne)
		Cała sieć drogowa	Dodatkowe KPI przekazywane na zasadzie dobrowolności