

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 lobbingsowej 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 Radiodiffuzji 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.

Efektym 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.