



C/2024/6798

13.11.2024

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia z dnia 12 listopada 2024 r.

ustanawiająca program roboczy dotyczący dyrektywy 2010/40/UE na lata 2024–2028

(C/2024/6798)

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. 4a ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa (UE) 2023/2661 ⁽²⁾ zmieniła dyrektywę 2010/40/UE i wprowadziła w szczególności nowy art. 4a, nakładający na Komisję obowiązek przyjęcia programu roboczego dotyczącego dyrektywy 2010/40/UE do dnia 21 grudnia 2024 r. Przedmiotowy program roboczy został określony w załączniku do niniejszej decyzji i określa cele oraz terminy realizacji działań, które ma podjąć Komisja, w szczególności w odniesieniu do potencjalnego przyjęcia wspólnych specyfikacji w czterech obszarach priorytetowych zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE i ewentualnej zmiany załącznika III do niej.
- (2) W art. 4a ust. 2 dyrektywy 2010/40/UE nakłada się również na Komisję obowiązek przyjęcia nowego programu roboczego przed każdym pięcioletnim przedłużeniem uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 ust. 2. Ponieważ kolejne pięcioletnie przedłużenie uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych zostanie powierzone Komisji z dniem 20 grudnia 2028 r., program roboczy ustanowiony w niniejszej decyzji obejmuje lata 2024–2028.
- (3) Decyzją Komisji C(2022) 9140 final ⁽³⁾ aktualizującą program roboczy w odniesieniu do działań na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE ustanowiono program roboczy na lata 2022–2027. Biorąc pod uwagę nowe wymogi dotyczące programu roboczego wprowadzone przepisami art. 4a ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE oraz fakt, że pozostałe planowane działania programu roboczego na lata 2022–2027 zostaną przejęte w ramach tego programu roboczego, należy uchylić decyzję C(2022) 9140 final.
- (4) Prowadząc działania w ramach programu roboczego, Komisja przeprowadzi odpowiednie konsultacje, m.in. na poziomie ekspertów, zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁴⁾.
- (5) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Europejskiego Komitetu ds. Inteligentnych Systemów Transportowych,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się określony w załączniku program roboczy na lata 2024–2028 dotyczący wdrożenia dyrektywy 2010/40/UE.

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

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

⁽³⁾ Decyzja Komisji C(2022) 9140 final z dnia 13 grudnia 2022 r. aktualizująca program roboczy w odniesieniu do działań na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE na lata 2022–2027.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

Artykuł 2

Decyzja Komisji C(2022) 9140 final traci moc.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 listopada 2024 r.

W imieniu Komisji
Wopke HOEKSTRA
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Spis treści

	<i>Strona</i>
1. Wprowadzenie	3
2. Zakres i termin realizacji programu roboczy	3
3. Opis i terminy realizacji proponowanych działań	4
3.1. Zadania Komisji związane ze zmianą dyrektywy 2010/40/UE	4
3.2. Szczegółowy opis proponowanych działań	4
3.2.1. Współpracujące inteligentne systemy transportowe (C-ITS)	4
3.2.2. eCall – ewentualne rozszerzenie systemu eCall na inne kategorie pojazdów	4
3.2.3. Opracowanie identyfikatorów multimodalnych węzłów dostępu	5
3.2.4. Usprawnione zarządzanie ruchem i incydentami	5
3.2.5. Rewizja obecnych specyfikacji dotyczących minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym	6
3.2.6. Rewizja obecnych specyfikacji usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych	7
3.2.7. Zmiana załącznika III do dyrektywy 2010/40/UE	7
4. Zmiany w programie roboczym	8

1. WPROWADZENIE

Od wejścia w życie w sierpniu 2010 r. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE ⁽¹⁾ Komisja wdrożyła pierwszy program roboczy ⁽²⁾, skoncentrowany przede wszystkim na przyjęciu specyfikacji działań priorytetowych na podstawie przedmiotowej dyrektywy. Nastąpiły dwie aktualizacje tego programu roboczego, na lata 2017–2022 ⁽³⁾ i 2022–2027 ⁽⁴⁾, obejmujące nowe działania na podstawie art. 6 ust. 3 dyrektywy.

Art. 4a dyrektywy 2010/40/UE, wprowadzony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 ⁽⁵⁾, zobowiązuje Komisję do przyjęcia programu roboczego przed dniem 21 grudnia 2024 r.

2. ZAKRES I TERMIN REALIZACJI PROGRAMU ROBOCZY

Niniejszy program roboczy określa działania, których podjęcie przewiduje Komisja w celu wdrożenia dyrektywy 2010/40/UE. Obejmują one mapowanie z udziałem ekspertów z państw członkowskich w celu doprecyzowania ich zakresu z uwzględnieniem istniejących zadań sektorowych oraz prawodawstwa i inicjatyw dotyczących danych międzysektorowych.

Niniejszy program roboczy zawiera wykaz działań, które podejmie Komisja w szczególności w celu ewentualnego przyjęcia wspólnych specyfikacji w czterech obszarach priorytetowych zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE i ewentualnej zmiany załącznika III do wspomnianej dyrektywy. Każde działanie opatrzone opisem i niewiązącymi ramami czasowymi.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ C(2011) 289 final.

⁽³⁾ C(2018) 8264 final.

⁽⁴⁾ C(2022) 9140 final.

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 2023/2661, 30.11.2023, s. 1).

Działania te mogą skutkować środkami normalizacyjnymi, działaniami wspierającymi lub wspólnymi specyfikacjami, w zależności od potrzeb i jeżeli pozwoli na to poziom dojrzałości. Wspólne specyfikacje mogą mieć formę nowego aktu delegowanego lub zmiany obowiązującego aktu delegowanego. Oprócz tego kilka działań może skutkować przyjęciem specyfikacji w ramach wspólnego aktu delegowanego.

Niniejszy program roboczy ma zastosowanie w latach 2024–2028.

3. OPIS I TERMINY REALIZACJI PROPONOWANYCH DZIAŁAŃ

3.1. Zadania Komisji związane ze zmianą dyrektywy 2010/40/UE

W poniższej tabeli przedstawiono ogólny obraz głównych zadań Komisji w latach 2024–2028 wynikających ze zmiany dyrektywy 2010/40/UE dyrektywą (UE) 2023/2661.

Zadania	2024	2025	2026	2027	2028
Przyjęcie programu roboczego					
Przyjęcie wspólnego formatu dla sprawozdawczości państw członkowskich i kluczowych wskaźników wyników					
Przedłużenie działalności Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS.					
Sprawozdanie dotyczące postępów we wdrożeniu (2026) i przekazanych uprawnień (2028)					
Przegląd dyrektywy 2010/40/UE					

3.2. Szczegółowy opis proponowanych działań

3.2.1. Współpracujące inteligentne systemy transportowe (C-ITS)

Opis:

Celem tego działania jest przyjęcie, w przypadku gdy jest to konieczne, wspólnych specyfikacji unijnych w celu zapewnienia kompatybilności, interoperacyjności i ciągłości na potrzeby wdrożenia operacyjnego użytkownika ogólnounijnych usług ITS, których podstawę stanowi zaufana i bezpieczna komunikacja.

Przewidywane specyfikacje unijne:

- specyfikacje dotyczące unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS;
- specyfikacje zharmonizowanych usług C-ITS;
- specyfikacje mające na celu wspieranie rozwoju i wdrażania C-ITS, w szczególności w celu wspierania opartej na współpracy, połączonej i zautomatyzowanej mobilności.

To działanie obejmuje wszystkie typy pojazdów i użytkowników oraz podda analizie dojrzałość usług dla, m.in., pojazdów ratunkowych, pojazdów transportu publicznego, niechronionych uczestników ruchu drogowego, np. dwukołowych pojazdów silnikowych i rowerów, robotników drogowych, samochodów ciężarowych, samochodów dostawczych i samochodów osobowych. Będzie ono również obejmować lokalne i centralne elementy infrastruktury (jednostki przydrożne i centralne stacje C-ITS). Działanie rozpocznie się od mapowania we współpracy z ekspertami z państw członkowskich i zainteresowanymi stronami w celu doprecyzowania zakresu, np. zidentyfikowania usług, w tym synergii z usługami minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Po tym etapie powinno nastąpić zainicjowanie badania uzupełniającego.

(obszar priorytetowy IV dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2024–2027

3.2.2. eCall – ewentualne rozszerzenie systemu eCall na inne kategorie pojazdów

Opis:

Jak ogłoszono w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności autorstwa Komisji ⁽⁶⁾ (działanie nr 75) i po dostosowaniu w 2024 r. ram prawnych eCall do technologii łączności elektronicznej z komutacją pakietów, to działanie rozważy, czy publiczne punkty przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) będą musiały zostać dostosowane w wyniku potencjalnego rozszerzenia eCall na inne kategorie pojazdów (np. pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary, dwukołowe pojazdy silnikowe i ciągniki rolnicze).

Działanie to jest związane ze zmianami obecnych ram prawnych w zakresie PSAP eCall i systemu pokładowego eCall ⁽⁷⁾ i od nich zależy, przy czym wspomniane ramy prawne obejmują nie tylko dyrektywę w sprawie ITS. Ewentualne rozszerzenie eCall na inne kategorie pojazdów należy oprzeć na ocenie skutków obejmującej wszystkie aspekty eCall. Powinna ona uwzględniać w szczególności konieczne zmiany specyfikacji PSAP zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE.

(obszar priorytetowy III dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2025–2028

3.2.3. Opracowanie identyfikatorów multimodalnych węzłów dostępu**Opis:**

To działanie ma na celu wspieranie tworzenia niepowtarzalnych unijnych identyfikatorów (ID) dla węzłów dostępu (dla przewozów regularnych i na żądanie, w stosownych przypadkach). Opracowywanie niepowtarzalnych identyfikatorów będzie wspierać rozwój usług multimodalnych, z uwzględnieniem systemów sprzedaży biletów, i ułatwiać wdrażanie rozporządzenia delegowanego Komisji w sprawie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych ⁽⁸⁾ na podstawie dyrektywy 2010/40/UE.

W pierwszym etapie działanie obejmuje analizę posiadanych narzędzi w celu identyfikacji węzłów dostępu i zbadania sposobów dalszego rozwijania niepowtarzalnych unijnych identyfikatorów. Oznacza to, że prace rozpoznawcze będą polegały na przeglądzie obecnej dostępności identyfikatorów węzłów dostępu i zaproponowaniu sposobu zdefiniowania, w ramach drugiego etapu, niepowtarzalnych unijnych identyfikatorów dla tych węzłów dostępu.

Prace przygotowawcze należy przeprowadzić w ramach projektu pomocy technicznej instrumentu „Łącząc Europę”. Działania następcze, np. ewentualne przyjęcie specyfikacji UE na podstawie dyrektywy 2010/40/UE należy omówić z ekspertami z państw członkowskich w oparciu o zalecenia tego projektu.

(obszar priorytetowy I dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2025–2027

3.2.4. Usprawnione zarządzanie ruchem i incydentami**Opis:**

W tym działaniu zostanie rozważona potrzeba dodatkowych zmian w obszarze priorytetowym II dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności na potrzeby usprawnionych usług zarządzania ruchem i incydentami.

Prowadzone są już prace nad szeregiem inicjatyw w tym obszarze. Uwzględniają one zalecenia i prace Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki w zakresie umożliwiania współdzielenia danych w logistyce multimodalnej i łańcuchach dostaw, obejmujące transport bez dokumentów papierowych, systemy informacyjne korytarzy towarowych i elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego. Celem jest ocena potrzeby działań uzupełniających, w szczególności działań wspierających znormalizowane przepływy informacji lub interfejsy pomiędzy informacjami o ruchu/centrami kontroli i różnymi zainteresowanymi stronami ITS. Powyższe może obejmować znormalizowane (i transgraniczne) współdzielenie informacji na temat lokalizacji i tras ładunków niebezpiecznych, znormalizowane współdzielenie informacji na temat rozwiązań w zakresie mikromobilności, w tym jazdy na rowerze (np. wielkości, wzorców, parkowania i infrastruktury).

⁽⁶⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁷⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/interoperable-eu-wide-ecall_en.

⁽⁸⁾ 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).

W przyszłości w kontekście C-ITS i automatyzacji i w następstwie zaleceń z drugiej fazy platformy C-ITS może być konieczny szereg działań w zakresie danych, norm i procedur.

To działanie rozpocznie się badaniem Komisji uruchomionym w 2024 r. w celu zbadania, zidentyfikowania, przeanalizowania i oceny konieczności dalszych działań w zakresie usprawnionych usług zarządzania ruchem i incydentami. Usprawnione usługi zarządzania ruchem i incydentami dają możliwość lepszego zrównoważenia ruchu w sieci drogowej i zarządzania nim, co skutkuje zoptymalizowanym wykorzystaniem przepustowości dróg. Usługi te wymagają zaawansowanych technologii monitorujących, kontrolujących i reagujących na warunki ruchu drogowego oraz incydenty w czasie rzeczywistym.

W badaniu zostaną uwzględnione dotychczasowe prace w ramach europejskich inicjatyw, np. Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki, oraz w ramach projektów krajowych, w szczególności tych związanych z usprawnionym zarządzaniem ruchem, np. z projektem Socrates 2.0 współfinansowanym ze środków instrumentu „Łącząc Europę”⁽⁹⁾.

Dalsze ewentualne etapy, np. środki normalizacyjne, działania wspierające lub wspólne specyfikacje, zostaną omówione z ekspertami z państw członkowskich w oparciu o zalecenia przedstawione na podstawie badania.

(obszar priorytetowy II dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2024–2026

3.2.5. Rewizja obecnych specyfikacji dotyczących minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym

Opis:

To działanie uwzględni rewizję rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 886/2013⁽¹⁰⁾ w celu dodatkowego wsparcia zapewniania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Biorąc pod uwagę obecne zasady sektorowe i międzysektorowe przepisy i inicjatywy dotyczące danych, działanie zajmie się przede wszystkim:

- uproszczeniem i ujednoczeniem obowiązków sprawozdawczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 886/2013 z obowiązkami sprawozdawczymi ustanowionymi w dyrektywie 2010/40/UE;
- ewentualnym zintegrowaniem wyników projektów współpracy między państwami członkowskimi, np. odnośnie do definicji, procedur zgodności i inspekcji, metadanych, norm, w zakresie rozporządzenia (UE) nr 886/2013;
- ewentualnym dodaniem rodzajów zdarzeń, takich jak „zakończenie kolejki” lub „zbliżanie się pojazdów ratunkowych”;
- ewentualnym rozszerzeniem zakresu geograficznego rozporządzenia (UE) nr 886/2013;
- sprawdzeniem, czy rozporządzenie jest aktualne, z uwzględnieniem powiązanych zmian, np. tych z projektów NAPCORE⁽¹¹⁾ i Dane do celów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁽¹²⁾, ze stopniowych zmian przepisów EKG ONZ lub wynikających z wdrożenia rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa⁽¹³⁾ i dyrektywy RISM⁽¹⁴⁾ oraz ze stopniowych zmian przepisów i wdrożeń w obszarze C-ITS.

⁽⁹⁾ <https://trimis.ec.europa.eu/project/socrates-20>.

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ Organizacja ds. Koordynacji Krajowych Punktów Dostępu w Europie – <https://napcore.eu>.

⁽¹²⁾ Dane do celów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – <https://www.dataforroadsafety.eu>.

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1).

W tym celu Komisja planuje zainicjowanie w 2025 r. badania mającego na celu przygotowanie rewizji.

(obszar priorytetowy III dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2024–2026

3.2.6. *Rewizja obecnych specyfikacji usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych*

Opis:

W tym działaniu zostanie rozważona rewizja rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 885/2013⁽¹⁵⁾ w celu dalszego wsparcia zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych. Biorąc pod uwagę obecne zasady sektorowe i międzysektorowe przepisy i inicjatywy dotyczące danych, działanie zajmie się przede wszystkim:

- uproszczeniem i ujednoczeniem obowiązków sprawozdawczych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 885/2013 z obowiązkami sprawozdawczymi ustanowionymi w dyrektywie 2010/40/UE;
- ewentualnym zintegrowaniem wyników projektów współpracy między państwami członkowskimi, np. odnośnie do definicji danych, procedur zgodności i inspekcji, metadanych, norm, w zakresie rozporządzenia (UE) nr 885/2013;
- ewentualnym przedłużeniem zakresu geograficznego rozporządzenia (UE) nr 885/2013;
- sprawdzeniem, czy rozporządzenie jest aktualne, z uwzględnieniem powiązanych zmian, np. tych z projektów NAPCORE i ze stopniowych zmian przepisów, np. rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/1012⁽¹⁶⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679⁽¹⁷⁾ w sprawie TEN-T.

W tym celu Komisja powinna zainicjować w 2026 r. badanie mające na celu przygotowanie rewizji.

(obszar priorytetowy III dyrektywy 2010/40/UE)

Termin realizacji:

2026–2027

3.2.7. *Zmiana załącznika III do dyrektywy 2010/40/UE*

Opis:

Zgodnie z art. 7 dyrektywy 2010/40/UE celem tego działania jest zdefiniowanie stosownych terminów dla następujących rodzajów danych wymienionych w załączniku III:

- przepisy dotyczące dostaw towarów;
- kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku;
- stałe ograniczenia dostępu;
- granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego;

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji (Dz.U. L 170 z 28.6.2022, s. 27).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek w węzłach dostępu (windy, schody ruchome) (w węzłach miejskich zdefiniowanych w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i wymienionych w tym rozporządzeniu, w tym w węzłach zarządzanych przez miasta).

Te terminy należy zdefiniować w aktach delegowanych Komisji zmieniających załącznik III. Nastąpi to po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz po odpowiednich konsultacjach i będzie uwzględniać rozwój sytuacji na rynku i zmiany technologii w całej Unii.

Termin realizacji:

2026–2027

4. ZMIANY W PROGRAMIE ROBOCZYM

W zależności od postępów prac w zakresie wdrażania programu roboczego niezbędne dostosowania w jego zakresie mogą zostać zaproponowane w razie konieczności w okresie 2024-2028.
