

## UZASADNIENIE

Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wprowadza do prawa polskiego przepisy wzmacniające i dynamizujące zarządzanie ruchem na drogach za pomocą narzędzi cyfrowych oraz służące poprawie multimodalnej mobilności pasażerskiej. W rezultacie jej wdrożenia poprawi się dostępność danych wykorzystywanych do świadczenia usług informacji o podróżach oraz zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawowym problemem dla wyżej wymienionych procesów jest brak zsynchronizowanych usług świadczonych z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci dróg krajowych, a w pierwszej kolejności na transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T, oraz brak wystandaryzowanych danych dostępnych w wersji do odczytu maszynowego, niezbędnych na potrzeby usług nowoczesnej mobilności. Rozwiązaniu tego problemu w skali ogólnounijnej służy implementacja dyrektywy 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. Urz. UE L 2661 z 30.11.2023, str.1), zwana dalej „dyrektywą ITS”. Pierwotna wersja dyrektywy ITS została wdrożona do prawa krajowego nowelizacją ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z 2012 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 956). Obecny proces implementacyjny obejmuje przepisy dyrektywy ITS w powiązaniu z uzupełniającymi ją:

- Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym 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. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 1) zwanym dalej „rozporządzeniem 885/2013”,
- Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym 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. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 6) zwanym dalej „rozporządzeniem 886/2013”,

- Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz. Urz. UE L 122 z 25.04.2022, s. 1) zwanym dalej „rozporządzeniem 2022/670”,

Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, s. 1, Dz. Urz. UE L z 13.02.2024 str. 490) zwanym dalej „rozporządzeniem 2017/1926”. Celem dyrektywy ITS jest zapewnienie w całej Unii Europejskiej jednolitego poziomu dostępności danych i wdrożenie usług ITS w zakresie nią określonym. Kategorie danych i usług wymaganych do udostępnienia oraz ich zasięg geograficzny, które są prezentowane w załącznikach do dyrektywy, będą z założenia aktualizowane. Obecnie obejmują one świadczenie usługi informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz udostępnienie poprzez krajowe punkty dostępu (KPD) danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dotyczących lokalizacji zidentyfikowanych węzłów dostępu dla pasażerskich przewozów regularnych w transeuropejskiej sieci transportowej, zwaną dalej „siecią TEN-T”, w zakresie sieci bazowej ze stopniowym rozszerzaniem na sieć kompleksową.

Przepisy projektowane w ustawie – w części obejmującej zmianę ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 z późn. zm.) – dotyczą pozyskiwanie danych od podmiotów świadczących usługę ITS i danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz prowadzenie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad adekwatnego KPD (KPD GDDKiA).

Ponadto efektem projektowanych przepisów będzie zdefiniowanie i świadczenie usługi informacji na potrzeby bezpieczeństwa ruchu drogowego co najmniej na transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T (bazowej i kompleksowej) oraz zapewnienie sukcesywnej cyfryzacji informacji drogowej i pasażerskiej wraz z jej publikacją w ustandaryzowanych formatach nadających się do odczytu maszynowego za pośrednictwem krajowych punktów dostępu do danych. Projektowane przepisy przewidują system monitorowania wdrażania obszarów priorytetowych dyrektywy ITS oparty o cykliczną sprawozdawczość prowadzoną przez ministra do spraw transportu we współpracy z interesariuszami, w cyklu trzyletnim, w oparciu

o ustandaryzowany europejski formularz sprawozdawczy oraz wskaźniki skuteczności działania. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za przekazanie Komisji Europejskiej sprawozdania sporządzonego na podstawie informacji przekazanych przez interesariuszy dyrektywy ITS według zasad i formularza przyjętego decyzją wykonawczą nr 2025/264 z dnia 11 listopada 2024 r. ustanawiającą wzór, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą ITS.

Zmiany przewidziane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz.285, 1173 i 1843) oraz ustawie z dnia 6 września o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) obejmują ramy dla działania krajowego punktu dostępu do danych o podróżach multimodalnych – KPD MMTIS), które będzie pierwszym podejmowanym w Polsce publicznym projektem mającym zainicjować warunki dla stopniowej cyfryzacji sektora mobilności, a zwłaszcza publicznego transportu zbiorowego. Proponowane zmiany tworzyć będą ramy prawne niezbędne dla umożliwienia kompleksowego dostarczania danych dotyczących podróży multimodalnych, tj. danych wymaganych przez dyrektywę ITS – w związku z jej obszarem priorytetowym I.: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności. Dyrektywa ITS wymaga cyfryzacji informacji i udostępniania poprzez KPD MMTIS danych w wersji do odczytu maszynowego w zakresie „multimodalnych statycznych danych o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych”, zakładając możliwość rozszerzenia zakresu pozyskiwania danych (art. 7 ust.1a dyrektywy ITS). Rozporządzenie 2017/1926 zakłada natomiast kroczące poszerzanie zakresu danych (m.in. o dane dynamiczne, vide: art. 5 ust.5) – stosownie do dostępności takich danych w wersji do odczytu maszynowego. Udostępnianie danych wymaga odpowiedniej obudowy systemowej dla KPD MMTIS. Projektowana nowelizacja ustawy o publicznym transporcie drogowym ma za zadanie umożliwić kompleksową realizację działań z tym związanych obecnie i w przyszłości.

Należy zauważyć, że obecnie dane dotyczące mobilności pasażerskiej (w szczególności w zakresie rozkładów jazdy) często nie są tworzone w formacie nadającym się do odczytu maszynowego i pozostają rozproszone, niejednolite i trudno dostępne. Powoduje to ograniczoną możliwość ich wymiany, ponownego wykorzystania i integracji w nowoczesnych systemach informatycznych. Stan ten odbiega od oczekiwań społecznych i unijnych wymogów prawnych. Z uwagi na brak odpowiednich narzędzi wspierających cyfryzację sektora brakuje otwartości i interoperacyjności w wymianie danych, a europejskie standardy nie są szeroko wykorzystywane. W wyniku projektowanych zmian mają zostać stworzone warunki dla

dostępu do interoperacyjnych danych, które będą swobodnie wymieniane i wykorzystywane do budowy innowacyjnych usług transportowych oraz do prowadzenia analiz i sprawozdawczości.

Na ministra właściwego do spraw transportu nakładany jest też obowiązek utworzenia i prowadzenia lub wskazania podmiotu prowadzącego KPD MMTIS, stosownie do wymogów dyrektywy ITS (zał. III poz. 4.) oraz rozporządzenia 2017/1926. W tym względzie projekt przewiduje cyfryzację oraz standaryzację zbiorów danych i związane z tym obowiązki podmiotów je posiadających (organizatorów i operatorów PTZ, zarządzających przystankami i dworcami, przewoźników świadczących usługi przewozów regularnych i innych usługodawców). W zakresie świadczenia usług informacji pasażerskiej, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym minister właściwy do spraw transportu (odnośnie linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), będą właściwi do realizacji zadań związanych z cyfryzacją informacji oraz dostarczania danych w wersji do odczytu maszynowego do KPD MMTIS. W ramach KPD MMTIS zostanie także utworzony ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców z uwzględnieniem informacji o ich dostępności oraz cyfrowa baza rozkładów jazdy.

**Art. 1 projektu – zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – dalej: udp.**

**Pkt 1** – wprowadzono odnośnik do dyrektywy wdrażanej przepisami ustawy.

**W pkt 2** dotyczącym art. 4 udp wprowadza się zmiany definicji w związku z nowym brzmieniem przepisów dyrektywy ITS.

Zmiana definicji transeuropejskiej sieci drogowej (pkt 26 w art. 4 udp) ma charakter dostosowujący – wynika z wejścia w życie przepisów rozporządzenia 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. Urz. UE L 1679 z 28.06.2024, str. 1). W konsekwencji powyższego dokonano zmiany w art. 5 ust. 2a udp.

Z uwagi na to, że pojęcie interoperacyjności nie występuje w projektowanych przepisach i zostało ono wyjaśnione w art. 43a pkt 5 udp poprzez omówienie zasady „zapewnienia interoperacyjności” proponuje się w projekcie ustawy uchylenie definicji interoperacyjności (pkt 34).

Zmiana definicji usługi ITS (pkt 36) wynika z konieczności jej dostosowania do zmienionego brzmienia określonego w art. 4 pkt 4 dyrektywy ITS.

Dodaje się definicję krajowego punktu dostępu (pkt 36a), która wdraża do porządku prawnego definicję określoną w art. 4 pkt 22 dyrektywy ITS. Dodanie tej definicji wynika z konieczności uregulowania w udp funkcjonowania krajowego punktu dostępu prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Dodanie definicji dostawcy usług ITS (pkt 36b) wynika z konieczności uregulowania tej kwestii w ustawie. Definicja ta wdraża definicję określoną w art. 4 pkt 5 dyrektywy ITS.

**Pkt 3**, zmieniający art. 5 ust. 2a udp, ma charakter dostosowujący i wynika z wejścia w życie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zmieniającego rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 1679 z 28.06.2024, str. 1).

**W pkt 4** (nowy pkt 12 w art. 18 ust. 2 udp) dodano zadanie dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do prowadzenia Krajowego Punktu Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach na zasadach określonych w art. 5 ust. 2-3 i 6 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1-2 i 4 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 3 ust. 1-3 rozporządzenia 2022/670.

**W pkt 5** dokonano zmiany w art. 20h ust. 1 polegającej na uszczegółowieniu katalogu zadań wykonywanych przez zarządcę drogi, w których mogą być udostępniane dane osobowe. Dodawane zadania polegają na:

- utrzymaniu części drogi, urządzeń drogi, budowli ziemnych, drogowych obiektów inżynierskich, znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2 (art. 20 pkt 4),
- przeprowadzaniu okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, w tym weryfikacji cech i wskazaniu usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym stan bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego (art. 20 pkt 10),
- dokonywaniu okresowych pomiarów ruchu drogowego (art. 20 pkt 15),
- w przypadku GDDKiA – zarządzaniu ruchem na drogach krajowych (art. 18 ust. 2 pkt 6).

**W pkt 6**, w zakresie zmienianego art. 43a udp, dokonano aktualizacji zasad wdrażania aplikacji ITS i usług ITS w celu ich dostosowania do przepisów zmienionej dyrektywy ITS (załącznik II). Usunięto również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS oraz sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS. Delegacja ta nigdy nie została wypełniona a dalsze zmiany zaproponowane w udp w części konsumują jej postanowienia, zaś rozporządzenia delegowane obowiązują bezpośrednio, wobec czego nie jest zasadne utrzymywanie w mocy tego przepisu.

**W pkt 7** dodawane są art. 43b – 43e udp.

Art. 43b określa zasady funkcjonowania KPD GDDKiA, podmioty zobowiązane do przekazywania danych do KPD GDDKiA. Określono, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach. Doprecyzowano, że w KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe (ust. 1). KPD GDDKiA jest prowadzony przy użyciu systemu teleinformatycznego obsługującego zarządzanie ruchem. Określono, że GDDKiA do zbierania danych oraz świadczenia usługi ITS może wykorzystywać system zarządzania ruchem.

Minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których dane te dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych został określony w załączniku nr 3 do udp. Treść załącznika nr 3 do udp stanowi odzwierciedlenie załącznika nr III do dyrektywy ITS. Obowiązek przekazywania danych do KPD GDDKiA wynikających z załącznika do ustawy został nałożony na GDDKiA (transeuropejska sieć dróg, autostrady i drogi ekspresowe poza transeuropejską siecią dróg) oraz zarządców dróg w miastach będących w centrum węzła miejskiego (drogi publiczne w tych miastach na których średni roczny ruch dzienny wynosi ponad 7000 pojazdów) zgodnie z załącznikiem II Wykaz węzłów transeuropejskiej sieci transportowej rozporządzenia 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 (rozporządzenie (UE) 2024/1679). Miasta stanowiące centrum węzła miejskiego w rozumieniu rozporządzenia 2024/1679 zostały wskazane w OSR.

W KPD GDDKiA mogą być zbierane i udostępniane także dane dotyczące dróg krajowych innych niż wymienione w załączniku nr 3 do udp oraz dodatkowe dane, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 885/2013, art. 3 rozporządzenia 886/2013 oraz załączniku do rozporządzenia 2022/670.

Należy wyjaśnić, że w załączniku nr 3 do udp data określona w kolumnie 3. dotyczy nowych informacji, tzn. takich które „pojawiły się” od daty określonej w tej kolumnie. Natomiast, data z kolumny 4. wskazuje na datę kiedy pozostałe informacje podstawowe mieszczące się w danej kategorii danych powinny zostać zapisane w wersji do odczytu maszynowego i udostępniane poprzez KPD. Przykładowo nowa informacja może dotyczyć nowego tunelu (kolumna 3), a informacje dotyczące warunków dostępności pozostałych tuneli na sieci drogowej od daty wymienionej w kolumnie 4 (ust. 13 i 14).

Przekazywanie do KPD GDDKiA aktualnych danych odbywa się na zasadach i za pomocą znormalizowanego formatu, o którym mowa w art. 4, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust.1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670, czyli formatu DATEX II. Przekazywanie danych odbywa się na podstawie deklaracji zgodności składanej Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów. Złożenie deklaracji powinno nastąpić przed przystąpieniem do przekazywania danych do KPD GDDKiA lub niezwłocznie, w przypadku zmiany zakresu przekazywanych danych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do złożenia deklaracji zgodności dla usługi ITS. Przekazywane dane do KPD GDDKiA nie powinny stanowić danych osobowych. Dane gromadzone i udostępniane w KPD GDDKiA dotyczą informacji związanych z warunkami ruchu drogowego, przepisami drogowymi i infrastrukturą drogową (np. projekty organizacji ruchu, warunki dostępu do mostów, ulice jednokierunkowe, informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu). Obowiązkowy katalog zbieranych i udostępnianych danych w KPD GDDKiA wynika z załącznika nr III do dyrektywy ITS. Należy również wskazać, że dane o warunkach ruchu (utrudnienia, wypadki, warunki przejazdu) przekazywane są w sposób dynamiczny – aktualizowane w sposób ciągły. Pozostałe dane, które mogą być zbierane i udostępniane w KPD GDDKiA wynikają z przepisów rozporządzeń 885/2013, 886/2013 oraz 2022/670. Mając to na uwadze zbierane i udostępniane w KPD GDDKiA dane nie są danymi osobowymi dlatego też nie występuje ryzyko naruszenia przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

GDDKiA jest zobowiązany również złożyć deklarację zgodności dla usługi ITS.

Dodatkowo projektowana regulacja nakłada obowiązek przekazywania przez inne podmioty danych do KPD GDDKiA w przypadku posiadania przez nie danych w znormalizowanym

formacie DATEX II lub usługi ITS będącej we właściwości KPD GDDKiA (art. 43b ust. 8 lit. b). Natomiast zarządcy dróg są zobowiązani do przekazywania danych, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 885/2013, art. 3 rozporządzenia 886/2013 oraz załączniku do rozporządzenia 2022/670, do KPD GDDKiA, jeśli posiadają te dane w znormalizowanym formacie DATEX II lub aplikacji ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD GDDKiA.

Wskazano, że GDDKiA świadczy bezpłatnie usługę ITS co najmniej w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym w zakresie informacji, o których mowa w pkt 3 załącznika nr 3 do ustawy na drogach krajowych będących w transeuropejskiej sieci drogowej. Usługa ITS jest świadczona co najmniej za pomocą znaków zmiennej treści lub strony internetowej (ust. 3 i 4).

Art. 43c określa, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zapewnia innym dostawcom możliwość uzyskiwania z KPD GDDKiA danych w formacie DATEX II, a także może udostępniać dane innym podmiotom, które są niezbędne do realizacji zadań przez te podmioty. Ust. 3 określa, że GDDKiA może ograniczyć możliwość udostępniania danych w KPD GDDKiA a także świadczenie usługi ITS w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego. Projektowany art. 43c ust. 4 zobowiązuje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do współpracy międzynarodowej w ramach Unii Europejskiej z podmiotami zarządzającymi Krajowymi Punktami Dostępu.

Art. 43d, zgodnie z którym Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza ocenę czy wymogi określone w rozporządzeniu 885/2013, rozporządzeniu 886/2013, rozporządzeniu 2022/670 zostały spełnione przez podmioty, o których mowa w projektowanym art. 43b ust. 5, 6 i 8 udp. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U z 2025 r. poz. 568). Ocena ta będzie przeprowadzana na podstawie deklaracji składanych do Instytutu Badawczego Dróg i Mostów przez podmioty, o których mowa w art. 43b ust. 5, 6 i 8 udp. Do złożenia deklaracji na podstawie projektowanych przepisów udp zobowiązani są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- zarządcy dróg w miastach określonych jako miasta w centrum węzła miejskiego zgodnie z załącznikiem II Wykaz węzłów transeuropejskiej sieci transportowej rozporządzenia (UE) 2024/1679
- inne podmioty, o których mowa w art. 43a ust. 1, jeśli posiadają dane w znormalizowanym formacie DATEX II lub aplikacji ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD GDDKiA i przekazują je do KPD GDDKiA.



Deklaracja zgodności jest dokumentem, który należy przedłożyć podmiotowi przeprowadzającemu ocenę. Każdy podmiot dostarczający dane do KPD GDDKiA lub świadczący usługę ITS, którego dotyczy rozporządzenie delegowane, jest zobowiązany do złożenia deklaracji. Celem deklaracji jest oświadczenie podmiotu, że spełnia wymogi określone w odpowiednim rozporządzeniu delegowanym. Instytut Badawczy Dróg i Mostów udostępni na swojej stronie internetowej wzór deklaracji.

Weryfikacja zgodności deklaracji ze stanem faktycznym przeprowadzana jest w sposób wyrywkowy. W trakcie przeprowadzania oceny Instytut Badawczy Dróg i Mostów może żądać dokumentów oraz informacji potwierdzających zgodność z wymogami określonymi w rozporządzeniach delegowanych, opisu danych, map cyfrowych lub usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz informacji na temat jakości danych lub usług oraz warunków ponownego wykorzystywania tych danych.

Celem przeprowadzania oceny jest sprawdzenie czy zadeklarowany zestaw danych jest rzeczywiście dostępny i możliwy do pobrania z KPD GDDKiA. Etapem kończącym ocenę jest sporządzenie informacji i przedstawienie jej podmiotowi, który był weryfikowany. Podmiot podlegający ocenie informuje Instytut Badawczy Dróg i Mostów o sposobie wykonania zaleceń, wykorzystaniu wniosków lub przyczynach ich niewykorzystania w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji. W przypadku niewykonania zaleceń lub wniosków Instytutu Badawczego Dróg i Mostów przekazuje informację do GDDKiA w celu usunięcia z KPD danych niezgodnych z wymogami. Instytut Badawczy Dróg i Mostów udostępnia wzór deklaracji zgodności w BIP na stronie podmiotowej urzędu.

Projektowane przepisy nakładają na Instytut Badawczy Dróg i Mostów obowiązek przygotowania i przedłożenia ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca każdego roku sprawozdanie za rok poprzedni z oceny składanych deklaracji i wyników weryfikacji wyrywkowych.

Przedmiotowa ocena nie stanowi oceny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2025 r. poz. 568) z uwagi na jej ograniczenie jedynie do czynności inspekcyjnych (kontrolnych) opisanych w ww. rozporządzeniach delegowanych.

Art. 43e. zawiera przepisy przewidujące system monitorowania wdrażania obszarów priorytetowych dyrektywy ITS oparty o cykliczną sprawozdawczość prowadzoną przez ministra do spraw transportu we współpracy z interesariuszami, w cyklu trzyletnim, w oparciu o ustandaryzowany europejski formularz sprawozdawczy oraz wskaźniki skuteczności

działania. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za przekazanie Komisji Europejskiej sprawozdania sporządzonego na podstawie informacji przekazanych przez interesariuszy dyrektywy ITS wg zasad i formularza przyjętego Decyzją Wykonawczą Komisji (UE) 2025/264 z dnia 11 listopada 2024 r. ustanawiająca wzór sprawozdania, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą ITS opublikowaną w bazie aktów prawnych UE (notyfikowana jako dokument nr C(2024) 7744). Przewidziany tam zakres informacji został precyzyjnie określony – z myślą o sprawozdaniach.

**W pkt. 8** dodawany jest art. 50d udp, w którym określono, że usługa ITS w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na drogach w transeuropejskiej sieci drogowej jest udostępniana nie później niż 31 grudnia 2026 r.

**Pkt 9** dodaje się załącznik nr 3 do udp, który określa minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których te dane dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych.

**Art. 2 projektu dotyczy zmiany ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz.1490, 1676, 1795 i 1843), zwanej dalej „utd”** – w celu zdefiniowania sposobu realizacji obowiązków spoczywających na przewoźnikach drogowych w zakresie udostępniania danych dotyczących podróży w związku z zezwoleniem na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym.

**Pkt 1** – uzupełnienie odnośnika do dyrektywy ITS.

**W pkt 2** wprowadzono zmiany poprzez dodanie nowego obowiązku (pkt 5 w art. 1 w ust. 2 utd) zapewnienia przystępności i dostępności danych dotyczących podróży posiadanych przez przewoźników drogowych.

**W pkt 3** wprowadzono nowy art. 18c w utd zobowiązujący przewoźnika do uczynienia rozkładu jazdy dostępnym w KPD MMTIS ustanowionym w uptz zmienianej w art. 3 ustawy zmieniającej niezwłocznie po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym.

**W pkt 4** wprowadzono wymóg (art. 22 ust. 1 utd) stosowania profilu krajowego w toku wnioskowania o zezwolenie na wykonywanie krajowych (lit. a) i międzynarodowych (lit. b) przewozów regularnych w transporcie drogowym.

**Pkt. 5** zmienia art. 22a w ust. 1 pkt 1 poprzez poszerzenie katalogu przypadków powodujących odmowę udzielenia zezwolenia lub jego zmiany o sytuację niezłożenia rozkładu jazdy w formacie zgodnym z profilem krajowym.

**Pkt. 6** zmienia art. 23 w ust. 1 pkt 1 analogicznie do zmiany art. 22a ust. 1 pkt 1, w odniesieniu do zezwoleń wydawanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

**Art. 3 projektu – zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853) – dalej: „uptz”.**

**Pkt 1** – uzupełnienie odnośnika do dyrektywy ITS.

**Pkt 2** wprowadza zmiany w art. 1 uptz zmieniając ust. 2 poprzez rozbicie go na dwa punkty, wprowadzony zapis ma na celu zapewnienia przystępności oraz udostępniania danych przez ich posiadaczy, utrzymując dotychczasowy charakter ustawy. Obowiązki wymienione w art. 1 pkt. 2 dotyczą również wymienionych w art. 2 rodzajów działalności.

**Pkt 3** doprecyzowuje zakres stosowania ustawy określony w art. 2 uptz.

**W pkt 4** wprowadza się zmiany polegające na dodaniu pkt 10 – 12 w ust. 1 art. 3 uptz w celu uzupełnieniu katalogu przepisów unijnych dotyczących zakresu ustawy.

**W pkt 5** dotyczącym art. 4 uptz wprowadza się definicje w związku z nowym brzmieniem przepisów dyrektywy ITS.

Wprowadzenie definicji KPD MMTIS (pkt 30) wiąże się z uregulowaniem w ustawie zasad jego funkcjonowania zgodnie z rozporządzeniem 2017/1926. Wprowadzenie definicji przystępności danych (pkt 31), dostępności danych (pkt 32) informacji podstawowych (pkt 33) danych o podróży (pkt 34) oraz profilu krajowego (pkt 35), a także deklaracji zgodności (pkt 36) wiąże się z koniecznością zapewnienia spójności pojęć związanych z realizacją postanowień dyrektywy ITS stosownie do regulacji zawartych w rozporządzeniu 2017/1926.

**W pkt 6** dodaje się art. 18b i 18c w uptz.

Art. 18b dotyczy utworzenia Ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców i ustalenia podmiotu go prowadzącego (ust. 1), zakresu danych w nim gromadzonych (ust 2 i 3), jego funkcjonalności (ust 4) oraz sposobu udostępniania danych (ust 5).

Art. 18c określa szczegółowy zakres danych gromadzonych w Rejestrze (ust. 1, 2 i 4), wskazuje podmioty odpowiedzialne za przekazywanie (ust. 3) oraz wymóg udostępniania danych (ust 5).

**W pkt 7** zmieniono art. 25 ust. 5 pkt 1 w uptz w ten sposób, że uzgodnienie zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miasta lub dworców musi uwzględniać fakt dostępności danych o tych obiektach w Ogólnopolskim rejestrze przystanków komunikacyjnych i dworców.

**W pkt 8** dodano nowy ust. 1a w art. 28 uptz, w którym ustalono, że wydanie zaświadczenia poprzedzone jest uczynieniem rozkładu jazdy dostępnym w KPD MMTIS.

**W pkt 9** dodaje się nowe art. 43a i 43b w uptz.

Art. 43a ustanawia KPD MMITS, wskazuje na: podmiot go prowadzący i administrujący systemem teleinformatycznym i warunki, jakie musi spełnić podmiot wskazany do prowadzenia KPD MMTIS (ust. 1, 13), zakres danych w KPD MMTIS (ust. 2), cel istnienia systemu (ust. 3), sposób przedstawiania danych, metadanych i deklaracji zgodności (ust. 4), sytuacje, w których można ograniczyć dostępność danych (ust. 5), posiadaczy danych (ust. 6) i ich zobowiązania oraz uprawnienia (ust. 7, 8, 9, 10), zobowiązania podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróżach (ust. 11) oraz delegację ustawową do wydania rozporządzenia w sprawie sposobu funkcjonowania i zakresu danych udostępnianych w KPD MMTIS (ust. 12).

Art. 43b wskazuje na: Instytut Badawczy Dróg i Mostów jako podmiot przeprowadzający ocenę spełnienia wymogów rozporządzenia 2017/1926 (ust. 1), sposób i narzędzia tej oceny (ust. 2, 3), sposób prezentacji rezultatów oceny i dalsze postępowanie (ust. 4, 5, 6), sprawozdawczość (ust. 7), zakres współpracy w ramach Unii Europejskiej (ust. 8).

**W pkt 10** zmieniono art. 46 ust. 1 pkt 4 w uptz poprzez wprowadzenie wymogu wykorzystania do konstruowania rozkładu jazdy wyłącznie przystanków komunikacyjnych i dworców dostępnych w Ogólnopolskim rejestrze przystanków komunikacyjnych i dworców.

**Pkt 11** zmienia art. 49 ust. 1 pkt 5 w uptz modyfikując istniejący obowiązek sprawozdawczy w zakresie wykazywania liczby przystanków komunikacyjnych i dworców dostępnych w Rejestrze.

**Art. 4** formalizuje proces składania sprawozdania z wykonania Dyrektywy ITS i aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie, a także w sprawie głównych krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych oraz dotyczących przystępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV tej dyrektywy do Komisji Europejskiej, nakładając na ministra właściwego do spraw transportu obowiązki z tym związane.

**Art. 5** zawiera przepis przejściowy, który nakłada obowiązek na podmioty, które przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy przekazywały dane do KPD GDDKiA, złożenia deklaracji zgodności w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów ustawy.

**Art. 6** projektu ustawy nakłada na podmioty posiadające aplikacje ITS lub usługi ITS przed dniem wejścia w życie ustawy obowiązek zapewnienia ich zgodności ze specyfikacjami wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 8 dyrektywy ITS w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów ustawy.

**Art. 7 i 8** zawierają przepisy przejściowe regulujące stosowanie przepisów dotychczasowych w stosunku do postępowań o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym (art. 7) i udzielenie zamówienia publicznego i postępowań w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 8) wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy.

**Art. 9** zawiera przepis przejściowy regulujący funkcjonowanie tymczasowego Krajowego Punktu Dostępu do informacji o podróżach multimodalnych w okresie do wdrożenia docelowego KPD MMTIS spełniającego wymogi opisane w specyfikacji jaką stanowi rozporządzenie 2017/1926.

**Art. 10** reguluje terminy obowiązkowego udostępniania w KPD MMTIS nowych zezwoleń, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym i zaświadczeń, o których mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (ust. 1) oraz termin obowiązkowego udostępnienia zaświadczeń i zezwoleń wydanych w trybie przepisów dotychczasowych (ust. 2).

**Art. 11, 12, 13 i 14** – projekt ustawy dodaje nowe zdania, które do tej pory nie były planowane w budżecie państwa, stąd też w projekcie zostały dodane przepisy określające zwiększenie limitów wydatków w poszczególnych częściach budżetowych, a w przypadku ich przekroczenia nakazujące wprowadzenie mechanizmu korygującego. Wpływ projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych został szczegółowo określony w Ocenie Skutków Regulacji.

**Art. 15** zawiera przepis określający datę wejścia w życie ustawy (co do zasady 14 dni od dnia ogłoszenia) oraz wyjątki dotyczące:

- przepisów ustanawiających Ogólnopolski Rejestr Przystanków Komunikacyjnych i Dworców i przeprowadzanie oceny spełnienia wymogów rozporządzenia 2017/1926, które wchodzi 1 stycznia 2027 r.;
- przepisów ustanawiających KPD MMTIS, obowiązek udostępnienia zbioru danych o rozkładzie jazdy niezwłocznie po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym, wymagań co do standardu proponowanego rozkładu jazdy, sankcji za nieprzedstawienie rozkładu jazdy zgodnego z wymogami przy ubieganiu się o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym, które wchodzi w życie 1 stycznia 2028 r.;
- przepisów zobowiązujących do uwzględnienia przystanków z Ogólnopolskiego Rejestru Przystanków Komunikacyjnych i Dworców w rozkładzie jazdy i udostępnienia rozkładu jazdy w KPD MMTIS przed uzyskaniem zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.

Do ustawy dodaje się załącznik 3, który wskazuje zakres danych gromadzonych w KPD GDDKiA.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597.).

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.