

<p>Nazwa projektu:</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</p> <p>Ministerstwo Infratruktury</p> <p>Współpracujące: Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</p> <p>Pan Piotr Malepszak</p> <p>Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</p> <p>Adrian Mazur, Dyrektor Departamentu Strategii Transportu</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>e-mail: Adrian.Mazur@mi.gov.pl, tel. 22 630 11 60</p> <p>Sławomir Lewandowski, Wydział Innowacyjnej i Zrównoważonej Mobilności Departamentu Strategii Transportu</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>e-mail: Slawomir.Lewandowski@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 37</p>	<p>Data sporządzenia:</p> <p>09.03.2026 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>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.Urz. UE L 2661 z 30.11.2023, str.1)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:</p> <p>UC89</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma za zadanie wzmocnić i zdynamizować proces cyfrowego zarządzania ruchem i mobilnością na drogach, zwiększając bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także zapewnić dostępność danych na potrzeby usług informacji o podróżach multimodalnych.

Obecnie podstawowym problemem dla ww. opisanych procesów jest brak zsynchronizowanych usług opartych o inteligentne systemy transportowe (ITS) na sieci dróg krajowych, a w pierwszej kolejności na transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T, oraz brak wystandaryzowanych danych, w wersjach odczytywalnych maszynowo, niezbędnych na potrzeby usług nowoczesnej mobilności.

Służyć temu będzie 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), w powiązaniu z uzupełniającymi je:

- 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. U. UE L 272 z 21.10.2017, s. 1, Dz. Urz. UE L z 13.02.2024 str. 490) zwanym dalej „rozporządzeniem 2017/1926”.

Przedmiotem zmiany dyrektywy ITS jest zapewnienie świadczenia usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz cyfryzacji wybranych informacji podstawowych i publikacji danych w wersjach odczytywalnych maszynowo poprzez Krajowe Punkty Dostępu do danych (KPD), w tym dotyczących lokalizacji (przestrzennej) zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów pasażerskich przewozów regularnych, informacji o dostępności (architektonicznej) tych węzłów oraz ścieżkach transportowych w ich obrębie (tj. wyposażenie w windy, schody ruchome) – o których mowa w Załączniku III do dyrektywy ITS.

Dodatkowo w odniesieniu do rozporządzenia 2017/1926, mają zastosowanie przepisy dotyczące danych wytworzonych na potrzeby informacji pasażerskiej określone w:

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1);
- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.10.2010, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 41 z 12.02.2013, str. 16);
- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1);
- rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 119 z 07.05.2019, str. 202).

Zmieniana 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. Urz. UE L 2661 z 30.11.2023, str. 1), zwaną dalej „dyrektywą 2010/40/UE”, ma charakter ramowy, opisany za pomocą czterech obszarów priorytetowych dla usług ITS świadczonych w zakresie:

1. informacji i mobilności;
2. podróży, transportu i zarządzania ruchem;
3. bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;
4. współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.

Świadczenie usług ITS i dostarczanie danych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego jest konieczne do zapewnienia dostępu do (świadczonego w ramach interoperacyjnych systemów) informacji dla podróżnych, jak i ciągłej dostępności informacji niezbędnych do zarządzania ruchem. Stosownie do przepisów dyrektywy ITS, cyfryzowane mają być informacje podstawowe – niezależnie od ich dotychczasowego formatu lub nośnika – dotyczące kategorii danych w zakresie geograficznym oraz terminach dostępności określonych w załączniku III dyrektywy. Dane w wersji do odczytu maszynowego, zapisane w formatach cyfrowych o których mowa w odpowiednich rozporządzeniach delegowanych uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE będą udostępnione do ponownego wykorzystania poprzez właściwy KPD. Zgodnie w ww rozporządzeniami we właściwych KPD powinny znaleźć się jedynie dane, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Jednak zmiana dyrektywy 2010/40/UE nakładając obowiązek cyfryzacji wybranych informacji zobowiązuje podmioty do niezwłocznej publikacji danych, w wersji do odczytu maszynowego, poprzez KPD, w celu udostępnienia w szczególności na potrzeby usług i aplikacji ITS dla kierowców i podróżnych.

Niezbędne przekształcenie informacji niecyfrowych w format nadający się do odczytu maszynowego wymaga

stopniowego i proporcjonalnego podejścia, co znalazło odzwierciedlenie w załączniku III. dyrektywy ITS wskazującym na kolejność udostępniania danych odpowiadających informacjom podstawowym. Wymóg dotyczy w pierwszej kolejności informacji nowoutworzonych lub zaktualizowanych we wskazanym terminie brzegowym, a później (w kolejnym terminie) informacji istniejących wcześniej.

Wskazany w kolumnie 2 tabeli załącznika III. zasięg geograficzny udostępnianych danych dotyczy w pierwszej kolejności bazowej transeuropejskiej sieci dróg, a w drugiej kolejności sieci kompleksowej. W przypadku danych dotyczących ruchu drogowego w węzłach miejskich, państwa członkowskie mogą ograniczyć zasięg geograficzny do określonych dróg poprzez zastosowanie progu strumienia ruchu określonego w przywołanym przepisie. W odniesieniu do danych na potrzeby multimodalnej informacji o podróżach zakres ten został rozszerzony na całą sieć transportową – począwszy od 31 grudnia 2028 r. Obowiązek ten dotyczy cyfryzacji i publikacji nowych informacji, natomiast w dalszej perspektywie wszystkich informacji.

W Polsce aktualnie funkcjonują dwa KPD :

- Krajowy Punkt Dostępu do danych o warunkach ruchu, prowadzony i zarządzany jest przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcy sieci dróg krajowych (<https://kpd.gddkia.gov.pl/index.php/pl/main/> – dalej: KPD GDDKiA). Jego utworzenie wdraża postanowienia rozporządzeń 885/2013 , 886/2013 i 2022/670. Informacje KPD GDDKiA skierowane są do : zarządców dróg wszystkich szczebli, służb ratowniczych, dostawców informacji o podróży oraz mediów. Przedsięwzięcie jest pierwszym etapem wdrażania idei jednego miejsca integrującego zasoby danych o utrudnieniach na drogach w skali kraju w czasie rzeczywistym, a także danych o parkingach na głównej sieci dróg (rozporządzenia 885/2013, 886/2013 oraz 2022/670);
- tymczasowy Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, wdrażający wymóg rozporządzenia 2017/1926 (<https://dane.gov.pl/pl/dataset/1739> – dalej: KPD MMTIS), zawierający informacje i dane pozostające w dyspozycji podmiotów organów odpowiedzialnych za transport pasażerski (w tym organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego). Obecnie dane do KPD dostarczają 202 podmioty (z szacunkowej liczby potencjalnych dostawców danych ok. 2 500). Większość podmiotów dostarczających dane do KPD MMTIS gromadzi i publikuje ograniczony zakres danych, w szczególności rozkłady jazdy lub informacje o taryfach i trasach, podczas gdy dostępność np. danych w czasie rzeczywistym jest niewielka. W wielu przypadkach zebrane dane publikowane są w formatach uniemożliwiających odczyt maszynowy i dalsze przetwarzanie. Tylko niewielka liczba dostawców danych wykorzystuje API przy udostępnianiu danych, a wspólne europejskie standardy takie jak DATEX i NeTEx są bardzo rzadko używane. Ograniczony zakres udostępnianych danych i brak możliwości wpływu na ich jakość jest przyczyną ich niskiej przydatności dla nowych usług informacji o podróży. Skutkiem tego utrudniony jest dostęp do kompletnej informacji o możliwościach i warunkach podróżowania transportem zbiorowym.

W najnowszym sprawozdaniu Polski z wykonania dyrektywy ITS (za okres 2023-2024), oszacowano dostępność w obu KPD danych, o których mowa w załączniku III do dyrektywy ITS. W przypadku 8 podkategorii dostępność danych w obu KPD wynosi 0 %. W odniesieniu do jednej podkategorii dostępność ta wynosi 6 %, a jedynie w 2 podkategoriach dostępność wynosi 100 %. Szacunki te dotyczą zarówno sieci bazowej jak i kompleksowej. Zapewnienie dostępności danych w zakresie, o którym stanowi załącznik III dyrektywy ITS będzie możliwe dopiero w przypadku przeprowadzenia cyfryzacji informacji dotyczących warunków ruchu na sieci dróg krajowych leżących na sieci TEN-T oraz udostępnienia odpowiednich danych przez węzły miejskie. Natomiast w przypadku danych na potrzeby usług multimodalnej informacji o podróży, dostępność danych będzie możliwa po utworzeniu w ramach KPD MMTIS ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazy rozkładów jazdy uwzględniających informacje o warunkach dostępności dla wszystkich pasażerów.

W związku z powyższym istotą procesu implementacji dyrektywy ITS jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego zmian w ustawie o drogach publicznych, ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawie o transporcie drogowym polegających na wprowadzeniu obowiązku cyfryzacji informacji podstawowych i publikacji w KPD danych niezbędnych do świadczenia usług w zakresie zarządzania ruchem drogowym, a w szczególności usługi bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. Niezbędnym dla realizacji ww. obowiązków jest przede wszystkim utworzenie ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazy rozkładów jazdy – w wersji do odczytu maszynowego oraz wdrożenie obowiązku stosowania europejskich standardów wymiany danych.

Kwestią powiązaną z funkcjonowaniem obu KPD oraz jakością danych w nich publikowanych jest ocena zgodności, o której mowa odrębnie we wszystkich czterech rozporządzeniach delegowanych.

W tym zakresie rozporządzenia te ustanawiają ramy oceny przeprowadzanej przez organy krajowe/właściwe organy, czy wymagania w nich określone są przestrzegane. Ocena ta jest niezbędna w celu zapewnienia niezawodności, jakości i dostępności danych i usług informacyjnych. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za przeprowadzenie tego procesu i mogą zażądać opisu dostarczonych danych i deklaracji zgodności od wszystkich interesariuszy procesu, w tym dostawców usług, zarządców infrastruktury transportowej, organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przewoźników, itd. Wyznaczony organ krajowy/właściwy organ jest zobowiązany do oceny zgodności wybranych deklaracji ze stanem faktycznym. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu przepisów o systemie oceny zgodności, z uwagi na jej ograniczenie jedynie do czynności inspekcyjnych (kontrolnych).

W związku z planowanym rozwojem funkcjonalności obu KPD, zwiększonym zakresem dostępnych danych oraz planowanym znacznym zwiększeniem liczby dostawców i odbiorców danych, konieczne jest wskazanie organu przeprowadzającego tę ocenę oraz współpracującego z KPD w celu zapewniania zakresu i jakości danych.

Docelowe modele KPD będą wymagały dużej aktywności w zakresie oceny zgodności ze spełnieniem wymogów zawartych w rozporządzeniach oraz wyznaczenia właściwego podmiotu do jej przeprowadzenia. Np. w przypadku KPD MMTIS, który będzie znacząco rozbudowany m.in. o ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazę rozkładów jazdy – spowoduje to istotne zwiększenie wolumenu danych oraz liczby dostawców. Szacując strukturę dostawców danych według modalności transportu na podstawie danych zebranych w tymczasowym KPD multimodalnym można stwierdzić, że zdecydowana większość z nich (85%) to podmioty działające w ramach transportu drogowego¹. Wskazane jest także, aby ocena była przeprowadzana w sposób jednolity. Z tego powodu proponuje się, aby Instytut Badawczy Dróg i Mostów stanowił podmiot dokonujący oceny w przypadku obu KPD, tj. wynikających z obowiązków nałożonych przez cztery rozporządzenia delegowane oraz był właściwy do prowadzenia współpracy w zakresie praktyk oceny, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz współpracy transgranicznej w porozumieniu z ministrem do spraw transportu oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

W odniesieniu do obowiązku wdrożenia na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w terminie do dnia 31 grudnia 2026 r (załącznik IV dyrektywy ITS) usługi w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (usługa brd) należy nadmienić, że wymagania dla niej zostały określone w rozporządzeniu 886/2013 (w związku z załącznikiem I do dyrektywy ITS – obszar priorytetowy III pkt 3.3) i dotyczą również KPD GDDKiA oraz realizowanego przez GDDKiA projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem etap I (obecnie 1.100 km). Aktualnie usługa brd realizowana jest na sieci bazowej i kompleksowej dróg TEN-T w ograniczonej formule, tj. w formie mapy dotyczącej utrudnień (stosownie do ww. Sprawozdania). Dyrektywa ITS usługę brd definiuje poprzez, realizowaną już w KPD GDDKiA, przystępność i dostępność dokładnych danych o zdarzeniach i warunkach związanych z bezpieczeństwem, potrzebnych z myślą o informacjach związanych z bezpieczeństwem i usługach w zakresie zarządzania incydentami, ale oprócz tego wymagane jest również:

- wdrożenie lub wykorzystywanie środków do wykrywania lub określania zdarzeń i warunków związanych z bezpieczeństwem;
- określenie i stosowanie znormalizowanej listy informacji o zdarzeniach drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), która powinna być przekazywana użytkownikom ITS bezpłatnie;
- zgodność i integrację „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje w czasie rzeczywistym o ruchu i informacje o podróżach multimodalnych,

co możliwe dopiero będzie w przyszłości, tj. w ramach budowy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem na całej sieci bazowej i kompleksowej dróg TEN-T będącej w zarządzie GDDKiA i jego integracji z systemami funkcjonującymi i planowanymi do wdrożenia w węzłach miejskich sieci TEN-T.

¹ Na podstawie danych z tymczasowego KPD MMTIS opublikowanych 14 kwietnia 2025 r. na podstronie portalu <https://dane.gov.pl/pl/dataset/1739,krajowy-punkt-dostepowy-kpd-multimodalne-usugi-informacji-o-podrozach> - 150 z 202 podmiotów działa w transporcie drogowym, kolejne 22 to podmioty integrujące różne modalności, w tym transport drogowy, co daje łącznie 172 podmioty - czyli 85% wszystkich obecnie zgłoszonych do tymczasowego KPD podmiotów działa w całości lub w części w modalności drogowej.

Istotnym powodem dla wprowadzenia zaplanowanych zmian ustawowych jest również fakt, iż wdrażane w Polsce rozwiązania i działania realizowane w obszarze cyfryzacji zarządzania ruchem drogowym oraz udostępniania informacji dotyczących podróży nie posiadają dotąd szczegółowych uregulowań prawnych. Aktualnie są one prowadzone w oparciu o przepisy ogólne, w tym przepisy właściwych rozporządzeń delegowanych wydanych na podstawie dyrektywy 2010/40/UE. Z uwagi na różny charakter i wymagania ww rozporządzeń delegowanych wynikający z rodzaju usług w nich opisanych nie wytworzył się spójny system możliwy do wykorzystania dla wdrażania postanowień dyrektywy ITS zapewniający jednolity model cyfryzacji informacji i udostępniania danych do ponownego wykorzystania na potrzeby usług ITS. Rewizja dyrektywy ITS, nagłać potrzeba przyspieszenia w Polsce procesu cyfryzacji zarządzania ruchem drogowym oraz stworzenia odpowiednich narzędzi na rzecz cyfryzacji informacji dla użytkowników dróg oraz o pasażerskich przewozach regularnych na potrzeby nowoczesnej mobilności multimodalnej uzasadniają potrzebę wprowadzenia szczegółowych przepisów regulujących te kwestie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu wzmocnienia i zdynamizowania procesu cyfrowego zarządzania ruchem i mobilnością na drogach, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zapewnienia dostępności danych na potrzeby informacji o podróżach multimodalnych poprzez transpozycję dyrektywy ITS konieczna jest zmiana ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) w odniesieniu do:

- zasad wdrażania systemów i usług ITS,
- przepisów odnoszących się do wdrożenia usługi w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym,
- obowiązków zarządców dróg w zakresie cyfryzacji informacji podstawowych, których dotyczą kategorie danych wymienione w załączniku III dyrektywy ITS oraz terminów tej cyfryzacji, –
- prowadzenia współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym w celu standaryzowania i testowania usług ITS na potrzeby ich interoperacyjności.

Projektowane przepisy określą rolę Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako podmiotu prowadzącego Krajowy Punkt Dostępu do danych (KPD GDDKiA) w zakresie realizacji obowiązków wynikających z rozporządzeń 885/2013, 886/2013 oraz 2022/670.

KPD GDDKiA zbiera i udostępnia dane dotyczące dróg krajowych (Transeuropejska bazowa sieć drogowa oraz kompleksowa transeuropejska sieć drogowa). Zgodnie z wymaganiami Dyrektywy ITS, KPD GDDKiA będzie zbierał i udostępniał dane z dróg w węzłach miejskich.

Niezbędne było w znowelizowanej ustawie nałożenie - na samorządowych zarządców dróg w miastach określonych jako miasta w centrum węzła miejskiego (zgodnie z treścią załącznika 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) - jednoznacznego obowiązku dostarczania danych do KPD GDDKiA. W przeciwnym razie, uniemożliwiłoby to Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad spełnianie wymagań przedmiotowej ustawy, jako że nie jest on uprawniony do wydawania poleceń samorządom w jakimkolwiek zakresie.

Dodatkowo zobowiązuje do udostępniania w KPD GDDKiA danych od innych podmiotów posiadających dane wynikające z rozporządzeń 885/2013, 886/2013 i 2022/670 w formacie cyfrowym lub posiadających aplikacje lub usługi ITS.

Przewiduje się także prowadzenie przez ministra właściwego do spraw transportu krajowego punktu dostępu do danych na temat podróży i ruchu w różnych rodzajach transportu (KPD MMTIS - w rozumieniu rozporządzenia delegowanego 2017/1926 lub wyznaczenie podmiotu prowadzącego ten punkt.

Projektowane przepisy nie przewidują rozwiązań wykraczających poza obowiązki nałożone dyrektywą.

W kontekście powyższych zmian prawnych i organizacyjnych koniecznym staje się wyznaczenie podmiotu uprawnionego do dokonywania oceny, o której mowa w rozporządzeniach 885/2013, 886/2013, 2022/670 oraz 2017/1926, dotyczącej spełniania wymogów związanych z udostępnianiem danych za pośrednictwem KPD i świadczeniem usługi brd przez zobowiązane do tego podmioty. Projekt ustawy przewiduje wyznaczenie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów do pełnienia tej roli, a z uwagi na trwające na poziomie UE projekty koordynacyjne w zakresie praktyk oceny zgodności,

opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii dotyczących współpracy transgranicznej również zadanie uczestniczenia w takiej współpracy.

W zakresie dotyczącym niezbędnej cyfryzacji oraz standaryzacji zbiorów danych, o których mowa w rozporządzeniu 2017/1926 w związku z obowiązującymi przepisami dotyczącymi informacji pasażerskiej, w odniesieniu do załącznika III poz. 4 zmienionej dyrektywy ITS znowelizowana zostanie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1173 i 1843). W zakresie informacji pasażerskiej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym minister właściwy do spraw transportu w odniesieniu do linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (ustawa o PTZ art. 7 ust. 1 pkt. 6), będą właściwi do realizacji zadań związanych z cyfryzacją informacji oraz dostarczania do KPD MMTIS danych jej dotyczących, we właściwych formatach w wersji do odczytu maszynowego. W ramach KPD MMTIS zostanie utworzony ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców oraz baza rozkładów jazdy, uwzględniające informacje o warunkach dostępności dla wszystkich pasażerów. KPD MMTIS zapewni odpowiednie narzędzia: walidator, konwerter i interfejs umożliwiające zapis danych w wymaganym standardzie. KPD MMTIS będzie docelowo udostępniał dane w tym zakresie z całej sieci transportowej.

Z uwagi na otwarty charakter dyrektywy ITS (zakres danych i terminy będą zmieniane rozporządzeniami delegowanymi wydawanymi sukcesywnie przez KE) proponowane zmiany tworzyć będą również ramy prawne niezbędne dla umożliwienia kompleksowego dostarczania danych dotyczących podróży multimodalnych, tj. kategorii danych wymaganych przez dyrektywę oraz uzupełniające ją, w związku z obszarem priorytetowym I: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności, rozporządzenie 2017/1926 uwzględniając wszystkie dane dostępne w PL w wersji do odczytu maszynowego (aktualnie publikowane na dane.gov.pl). W aktualnej wersji dyrektywa wymaga cyfryzacji informacji i udostępnia poprzez KPD MMTIS wybranych danych w wersji do odczytu maszynowego w zakresie „multimodalnych statycznych danych o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych”, niemniej postanowienia jej art. 7.1a zakładają możliwość rozszerzenia zakresu pozyskiwania danych (załącznik III poz. 4). Uzupełniające ją rozporządzenie zakłada natomiast sukcesywne poszerzanie zakresu danych (m.in. o dane dynamiczne – vide art. 5.5) stosownie do dostępności takich danych w wersji do odczytu maszynowego, co wymaga odpowiedniej obudowy systemowej dla KPD, aby było gotowe do obsługi tego typu danych w uporządkowany sposób. Ramy prawne przewidziane w nowelizacji PTZ umożliwią zatem gromadzenie danych wymaganych obecnie i w przyszłości, tworząc podstawę do systematycznego zasilania KPD MMTIS.

Ponadto projektowane przepisy nakładają obowiązek prowadzenia współpracy z zainteresowanymi stronami przez GDDKiA, KPD GDDKiA, KPD MMTIS oraz IBDIM na potrzeby zapewniania interoperacyjności usług ITS, a także wdrażania specyfikacji przyjętych przez KE, takich jak normy i zharmonizowane profile unijne, wspólne definicje, wspólne metadane, wspólne wymogi w zakresie jakości danych oraz architektury krajowych punktów dostępu, itd.

Projektowane przepisy umożliwią także kompleksową realizację obszarów priorytetowych, o których mowa w dyrektywie ITS (art. 2 ust. 1), a które podlegają okresowemu sprawozdawaniu (art. 17.3 dyrektywy). Sprawozdawczość ta stanowi system monitorowania wdrażania dyrektywy 2010/40/UE prowadzony przez ministra do spraw transportu we współpracy z interesariuszami, w cyklach trzyletnich, w oparciu o ustandaryzowany europejski formularz sprawozdawczy oraz wskaźniki skuteczności działania, o których mowa w decyzji wykonawczej 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). W tym zakresie wprowadzone zostaną przepisy porządkujące proces, w ramach którego minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiadał za przekazanie KE sprawozdania sporządzonego na podstawie informacji uzyskanych od interesariuszy dyrektywy 2010/40/UE. W celu ustandaryzowania tego procesu, stosowne przepisy przywołują zasady i formularz przyjęty ww. decyzją.

Efektom przyjęcia 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.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Państwa członkowskie różnie podchodzą do implementacji dyrektywy ITS. Podejście to uzależnione jest od zakresu wdrożeń i tempa rozwoju usług ITS w transporcie drogowym na danym terytorium. Wszystkie państwa utworzyły krajowe punkty dostępu do danych, jednak przyjęte rozwiązania znacząco się od siebie różnią zarówno w kwestiach organizacyjnych jak i stosowanych standardach dotyczących formatów danych.

Unia Europejska

Z tego względu Komisja Europejska zainicjowała prace projektu europejskiego NAPCORE jako mechanizmu koordynacyjnego mającego na celu poprawę interoperacyjności krajowych punktów dostępu stanowiących szkielet europejskiej wymiany danych dotyczących mobilności. Ma to nastąpić dzięki harmonizacji i dostosowaniu standardów danych dotyczących mobilności oraz dzięki zwiększeniu dostępności danych zapisanych w wersjach odczytywalnych maszynowo – poprzez skoordynowany dostęp do nich i lepszą harmonizację europejskich planów działania. NAPCORE ma wzmocnić pozycję krajowych punktów dostępu i organów krajowych poprzez definiowanie i wdrażanie wspólnych procedur i strategii, wspierając kroki w kierunku stworzenia ogólnoeuropejskich rozwiązań, aby ułatwić dostęp i korzystanie z danych ogólnounijnych. Polskę w projekcie reprezentuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Belgia

Transportdata.be to belgijski krajowy punkt dostępu (KPD ITS). Jego zadaniem jest centralizacja dostępu do danych transportowych w rozumieniu wszystkich czterech rozporządzeń delegowanych uzupełniających dyrektywę ITS.

KPD ITS centralizuje dostęp do zbiorów danych i usług dotyczących mobilności w Belgii, które można podzielić na cztery kategorie (= typy KPD):

- Usługi informacyjne dotyczące podróży multimodalnych (MMTIS)
- Usługi informacji o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym (RTTI)
- Informacje drogowe związane z bezpieczeństwem (SRTI)
- Usługi informacyjne dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów dla ciężarówek (SSTP)

Dostawcy danych rejestrują się w KPD ITS aby móc udostępniać swoje zbiory danych i usługi dotyczące mobilności. Dzięki temu twórcy usług ITS, takich jak (multimodalne) usługi informacyjne dotyczące podróży, które zapewniają użytkownikom istotne informacje dotyczące podróży i ruchu drogowego mogą łatwo znaleźć poszukiwane zbiory danych lub usługi. Interesariusze mogą łatwo komunikować się ze sobą.

Użytkownik KPD ITS może:

- Przeglądać zarejestrowane zbiory danych i usługi za pomocą słów kluczowych i/lub filtrów;
- Zapoznać się z danymi kontaktowymi osób odpowiedzialnych za wybrany zbiór danych lub usług;
- Pobierać dostępne zbiory danych bezpośrednio lub uzyskać łącze do dostawcy usług lub zbioru danych.

Rozwój i zarządzanie platformą Transportdata.be powierzono Instytutowi National Geographic, który jest organizacją pod nadzorem Ministra Obrony Narodowej. NGI w tym przypadku jest pośrednikiem informacji, który dba, aby dane publiczne tworzone przez administrację federalną były łatwo dostępne dla zainteresowanych użytkowników. NGI ma doświadczenie również w integracji innych publicznych danych na rzecz dyrektywy INSPIRE.

Ponieważ kompetencje związane z ITS są podzielone pomiędzy władze regionalne i federalne, koordynacją i współpracą zajmuje się komitet sterujący do spraw ITS. Jeśli chodzi o KPD ITS, zaangażowane władze to w szczególności:

- Federalna Służba Publiczna do spraw Mobilności i Transportu
- Regionalne Służby Publiczne Stolicy Brukseli, Bruksela Mobilność
- Departament Mobilności i Robót Publicznych administracji flamandzkiej
- Służba Publiczna Mobilności i Infrastruktury Walonii

Holandia

Dane transportowe w Holandii zbierane są dzięki inicjatywie NDW (Krajowy Portal Danych o Ruchu Drogowym), która jest organizacją wdrażającą i partnerstwem 19 podmiotów (rząd krajowy, wszystkie prowincje, obszar metropolitalny Rotterdam i Haga, Amsterdamskiego Regionu Transportowego oraz cztery duże gminy), które współpracują nad

gromadzeniem, dystrybucją i zastosowaniem danych na potrzeby rozwiązań w zakresie mobilności i przestrzeni publicznej. NDW zarządza 3 serwisami danych: NWB (Krajową Bazą Danych Drogowych), NTM (Krajowym Punktem Dostępu do Danych dotyczących Mobilności) oraz NDW (Krajowym Portalem Danych o Ruchu Drogowym).

NWB - baza danych zawierająca wszystkie drogi publiczne w Holandii. NWB jest wspólną własnością wszystkich zarządów dróg i użytkowników danych drogowych w Holandii. NWB jest dostępny dla każdego i jest używany przez szerokie grono klientów. Policja wykorzystuje bazę danych m.in. do określenia lokalizacji zdarzenia, a strony rynkowe tworzą modele ruchu, które przewidują ruch drogowy.

NTM – (ntm.ndw.nu) zawiera informacje o ruchu na drogach holenderskich i stanowi równocześnie KPD dla Holandii. NTM organizuje współpracę siedmiu punktów dostępu do danych dotyczących mobilności. KPD utworzono jako porozumienie łącznie 19 władz krajowych, regionalnych i miejskich. NTM działa na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Dróg Wodnych.

Sieć siedmiu KPD obejmuje dane w czasie rzeczywistym o sytuacji w ruchu drogowym, zdarzeniach i robotach drogowych, a także uruchomioną kontrolę drogową i działania informacyjne na 3.400 km autostrad (100% całej sieci autostrad), 4.300 km dróg krajowych i 3.000 km dróg miejskich o długości ponad 37 000 miejsc pomiarowych i maksymalne opóźnienie w dostarczaniu danych wynoszące 42 sekundy. KPD obsługują krajowe centrum zarządzania ruchem, a także 5 regionalnych i 3 miejskie w Holandii i wspólnie służą jako centralny portal danych zapewniający usługodawcom informacje wyjściowe z powiązanych centrów zarządzania ruchem w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego i zarządzania ruchem. W przypadku wszystkich kategorii danych struktura danych opiera się na formacie DATEX II i jest publikowana za pośrednictwem usług sieciowych typu push i pull dla ponad 200 firm i organów (użytkowników) w ramach otwartych warunków dostępu do danych lub w ramach umów dotyczących poziomów usług i ew. usług wzajemnych.

Portal bezpośrednio obsługuje dane wszystkich rozporządzeń delegowanych, tj.:

- Usługi informacyjne dotyczące podróży multimodalnych (MMTIS),
- Usługi informacji o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym (RTTI),
- Informacje drogowe związane z bezpieczeństwem (SRTI),
- Usługi informacji dotyczących bezpiecznych i chronionych parkingów dla ciężarówek (SSTP).

Opracowano również krajowy profil dla formatu danych dla publicznego transportu zbiorowego NeTEx.

NDW służy gromadzeniu, łączeniu, przechowywaniu i rozpowszechnianiu danych dotyczących mobilności. Dane te zasilają liczne serwisy informacji o ruchu drogowym i stanowią solidną podstawę polityki mobilności i zarządzania ruchem. NDW jest inicjatywą rządu krajowego, prowincji, G4 (Amsterdam, Haga, Rotterdam i Utrecht) i Amsterdamskiego Regionu Transportowego oraz Obszaru Metropolitalnego Rotterdam i Haga. Podstawowa działalność NDW to porządkowanie gromadzenia, monitorowanie jakości, wzbogacanie, przechowywanie i udostępnianie danych z ruchu drogowego i o ruchu drogowym.

Szwecja

Trafficdata.se jest szwedzkim krajowym portalem danych o ruchu drogowym i stanowi Krajowy Punkt Dostępowy. Założony w 2016 r. przez Szwedzką Administrację Transportu (SAT albo Traficverket) jako portal metadanych, obejmuje szwedzką sieć TEN-T, ma około 1000 użytkowników i obejmuje 44 zbiory danych w zakresie informacji o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym, robót drogowych i informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Następnym krokiem będzie połączenie Trafficdata.se z portalem informacji o transporcie publicznym dostępnym pod adresem <https://www.trafiklab.se/>. SAT obecnie rozwija ogólny portal do bezpiecznej i zharmonizowanej wymiany danych, aby klienci mogli uzyskać łatwy w obsłudze punkt kompleksowej obsługi wszystkich naszych danych i umożliwić bezpieczny dostęp do danych zewnętrznych na własne potrzeby.

Informacje o ruchu drogowym dostarczane przez SAT są zgodne z formatem DATEX II i charakteryzują się stosunkowo dobrym standardem. Informacje o ruchu drogowym są również udostępniane poprzez interfejs API

Oprócz wewnętrznie generowanych danych dotyczących informacji o ruchu drogowym, SAT korzysta z zewnętrznych źródeł danych, w tym danych generowanych przez pojazdy, czasów podróży z INRIX, danych pochodzących ze źródeł rozproszonych (Waze) i systemów informacji o pogodzie. Dane ze źródeł zewnętrznych są wykorzystywane wewnętrznie przez Szwedzką Administrację Transportu do zarządzania ruchem, prac utrzymaniowych i planowania.

Dania

Duńska Dyrekcja Dróg (DRD) utrzymuje i obsługuje Krajowy Punkt Dostępu (<https://du.vd.dk/du-portal-ui.dataudveksler.app.vd.dk>). Dane są dostarczane w formatach XML, gdzie DATEX II jest standardowym formatem dotyczącym informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem. DRD współpracuje z zainteresowanymi stronami publicznymi (policją, gminami, służbami ratunkowymi, radiotelefonami drogowymi) i prywatnymi dostawcami usług. DRD często weryfikuje prezentowane przez prywatnych dostawców danych informacje o ruchu drogowym DRD. Oceniane są takie parametry jak poprawna identyfikacja zdarzeń i opóźnienie. W przyszłości kontynuowana będzie dalsza współpraca między DRD a prywatnymi dostawcami usług oraz dalsze testy skupiające się na osiągnięciu wysokiej jakości danych i dobrych metadanych oraz na poprawie wykorzystania odpowiednich formatów i standardów danych. Wraz z nadchodzącym nowym systemem zarządzania ruchem, DRD kładzie duży nacisk na przestrzeganie standardów Datex II, aby ułatwić usługodawcom korzystanie z informacji o ruchu drogowym z DRD. Pomimo, że duńskie KPD obsługuje wszystkie cztery rozporządzenia delegowane to aktualnie niewiele uwagi poświęca się usługom regionalnym i transportowi publicznemu, licząc, że w tym przypadku inicjatywę przejmą inne zainteresowane strony. W Danii wyniki corocznej ankiety wśród użytkowników dotyczącej informacji o ruchu drogowym przeprowadzonej w marcu 2022 r. wykazały, że transmisja radiowa informacji o ruchu drogowym nadal jest najpopularniejszym źródłem informacji o ruchu drogowym podczas podróży, a zaraz za nimi plasują się systemy nawigacji samochodowej i Mapy Google.

Finlandia

W Finlandii źródła danych są rozproszone. Każde rozporządzenie delegowane ma inne źródło danych jedno lub więcej; przykładowo: - MMTiS - <http://www.finap.fi> działa jako Krajowy Punkt Dostępu. Katalog usług KPD jest otwartym, ogólnokrajowym punktem dostępu, do którego przewoźnicy zobowiązani są do przekazywania niezbędnych informacji na temat swoich usług za pośrednictwem cyfrowych interfejsów odczytywalnych maszynowo. Usługa KPD jest częścią większej całości, której celem jest rozwój nowych, połączonych i przyjaznych dla użytkownika usług w zakresie mobilności i informacji. KPD nie jest przeznaczony dla użytkowników końcowych ani pasażerów, ale dla dostawców usług transportowych i deweloperów usług towarzyszących.

Wszyscy dostawcy usług transportowych są zobowiązani do przedstawiania informacji o swoich usługach transportowych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Do publikacji informacji w katalogu usług KPD wymagana jest rejestracja i logowanie. W serwisie KPD znajdują się informacje dla użytkownika dotyczące sposobu publikowania niezbędnych informacji o usługach dostawców usług transportowych.

KPD dostarcza również dla twórców usług, w którym programistom informacje o usługach transportowych i ich interfejsy. Aby korzystać z informacji KPD nie jest wymagana rejestracja. KPD umożliwia rozwój bardziej kompleksowych planów podróży i nowych usług transportowych.

- Usługa FINAP jest obsługiwana przez firmę zarządzającą ruchem Fintraffic Ltd w imieniu Fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji (Traficom). Traficom monitoruje transmisję danych i zawartość danych interfejsów publikowanych w FINAP.

- RTTI

1/ Otwarte dane dla Fińskiej Agencji Infrastruktury Transportowej (<https://vayla.fi/en/transport-network/data/open-data>). Fińska Agencja Infrastruktury Transportowej (FTIA) wspiera rozwój i utrzymanie sieci drogowych, kolejowych i wodnych w Finlandii, udostępniając swoje dane w sposób otwarty i bezpłatny do użytku publicznego.

FTIA jest odpowiedzialna za zarządzanie ruchem w Finlandii. FTIA nabywa usługi zarządzania ruchem od państwowej (100%) spółki zajmującej się zarządzaniem ruchem specjalnym, Traffic Management Company Fintraffic Ltd., na podstawie umowy partnerskiej.

Fintraffic Road odpowiada za zarządzanie ruchem drogowym i technologię na 78 000 km dróg. Usługi oferowane przez Fintraffic Road obejmują operacyjne zarządzanie ruchem w Centrach Zarządzania Ruchem, opiekę nad systemami technicznymi tuneli drogowych i zmiennymi znakami drogowymi, systemami pogody drogowej oraz wszelkimi usługami informatycznymi i telekomunikacyjnymi z tym związanymi. Usługi TIS/TMS świadczone użytkownikom obejmują: stronę internetową <https://liikennetilanne.fintraffic.fi/en>, Twitter, kanał DATEX II i VMS. Usługi TIS/TMS obejmują całą sieć dróg publicznych w Finlandii. Fintraffic utrzymuje i hostuje NAP (<https://FINAP.fi/#/en>). Informacje na temat NAP są

dostarczane w formatach XML, gdzie DATEX II jest standardowym formatem dotyczącym informacji drogowych związanych z bezpieczeństwem.

FTIA dąży do udostępnienia swoich zbiorów danych do użytku publicznego w formatach nadających się do odczytu maszynowego. Suomen Vaylät -mapservice to jest łącze zewnętrzne, centralna usługa przeglądania i pobierania otwartych danych FTIA. Przed udostępnieniem danych FTIA potwierdza, że nie ma przeszkód prawnych do ich publikacji. Otwarte dane oznaczają, że dane można wykorzystać bez ograniczeń użytkowania, z warunkami otwartego licencjonowania, bez opłat, za pośrednictwem interfejsów API lub poprzez pobieranie plików.

2/ Digitraffic <https://www.digitraffic.fi/en/> - zawiera informacje o otwartych danych do tworzenia aplikacji z fińskiego ruchu drogowego, kolejowego i morskiego. Digitraffic wspierane jest przez rozwiązania informatyczne zebrane na <https://github.com/tmfg/digitraffic/wiki/Digitraffic-in-English>.

Austria

Podstawą funkcjonowania austriackiego ITS jest Graphenintegrationsplattform (GIP), która stanowi cyfrowe odwzorowanie multimodalnej sieci transportowej i stanowi referencyjne źródło danych dla różnych usług ITS. Obejmuje nie tylko sieć dróg i kolei w kraju, ale także chodniki, ścieżki wiejskie i alpejskie. GIP jest dostarczany przez "ÖVDAT", czyli stowarzyszenie: rządu federalnego, austriackich krajów związkowych, ASFINAG (zarządcy autostrad i dróg ekspresowych) oraz ÖBB Infrastruktur AG (Austriackiego Przedsiębiorstwa Infrastruktury Kolei Federalnych). Dane tworzące GIP są publiczne, aktualizowane w cyklu dwumiesięcznym przez odpowiednie jednostki, multimodalne (objemują transport publiczny, rowerowy, pieszy i samochodowy) i udostępnianie w otwartym dostępie.

Drugim źródłem danych dotyczących mobilności potrzebnych do funkcjonowania usług ITS jest projekt EVIS (Echtzeitverkehrsinformation Straße – informacja o drodze w czasie rzeczywistym). EVIS zapewnia zharmonizowane i wysokiej jakości autoryzowane informacje o ruchu drogowym, m.in. o planowanych i nieplanowanych zdarzeniach, o poziomie usług informacyjnych na sieci autostrad i dróg krajowych. Formalną współpracę w tym zakresie prowadzą ASFINAG, BMK (Ministerstwo Transportu), BMI (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych) i dziewięć austriackich krajów związkowych.

Trzecim podstawowym elementem austriackich usług ITS jest VAO (Verkehrsauskunft Österreich – Austriacka Informacja o Ruchu) - austriacka multimodalna usługa wyznaczania tras, która opiera się na danych dostarczanych przez GIP, EVIS i dane dotyczące transportu publicznego z ÖBB (Koleje Federalne) i austriackie "Verkehrsverbünde" (regionalne zarządy transportu publicznego). Dostęp jest możliwy za pośrednictwem aplikacji internetowych, aplikacji na smartfony lub API.

Wszystkie usługi ITS mogą korzystać z podkładu referencyjnego (Basemap) udostępnionego w otwartym dostępie, która integruje dane o sieci transportowej pochodzące z GIP i dane geograficzne z poszczególnych krajów związkowych.

Elementem pozwalającym na wymianę danych pomiędzy pojazdami, infrastrukturą, dostawcami usług nawigacyjnych, zarządcami i użytkownikami dróg są usługi C-ITS, rozwijane w Austrii poprzez platformę C-Roads. To wspólna inicjatywa europejskich państw członkowskich i zarządców dróg mająca na celu testowanie i wdrażanie usług C-ITS, w której Austria bierze czynny udział. W ramach wdrożenia usług C-ITS przy austriackich autostradach zainstalowano 367 jednostek przydrożnych wysyłających i odbierających sygnały o sytuacji na drodze, stanem docelowym jest aby takie jednostki znajdowały się w odstępach co 4 km.

Poszczególne informacje i usługi udostępniane są przez austriacki KPD, który jest ich katalogiem. Zapewnia dostępność, umożliwia wymianę i ponowne wykorzystanie danych z zakresu opisanego dyrektywą ITS. Dostarcza opisu danych i usług, poprzez ogólnoeuropejski, ustandaryzowany zestaw metadanych. Austriacki KPD można odwiedzić pod adresem www.mobilitaetsdaten.gv.at. Austriacki KPD ma za zadanie świadczyć wsparcie i doradztwo dostawcom danych, udostępniając proste w użyciu narzędzie, do którego łatwo można się zarejestrować, podając minimum niezbędnych informacji. Możliwy jest bezpośredni kontakt z dostawcami danych, którym przekazywane są informacje na temat delegowanych przepisów i ich obowiązków. KPD ściśle współpracuje z National Body („kompetentny organ”) odpowiedzialnym za weryfikację oświadczeń własnych. Austriacki KPD to w rzeczy samej katalog danych z funkcją wyszukiwania i filtrowania. Nie jest miejscem zakupu ani wymiany danych. Nie stosuje się zobowiązań umownych z posiadaczami danych lub podmiotami pobierającymi dane – dane zamieszczane są i udostępnione na otwartej licencji. Rejestracja wymagana jest tylko dla właściciela danych. Istotną funkcjonalnością z punktu widzenia posiadacza danych jest katalog metadanych, tj. ustandaryzowany format wprowadzania nowych zbiorów danych co minimalizuje

występowanie błędów. Z punktu widzenia podmiotu pobierającego dane istotnymi funkcjonalnościami są wyszukiwanie i filtrowanie według określonych kryteriów. W austriackim KPD udostępnione są dane od 36 dostawców danych w 94 zestawach danych. Aktualizacja danych jest możliwa w każdym momencie, jednak w cyklu rocznym wysyłane są przypomnienia do właścicieli danych z prośbą o sprawdzenie poprawności danych, jeśli system nie odnotował aktywności przez ten czas.

Węgry

Krajowy system zarządzany przez Węgierskie Drogi Publiczne odpowiada za gromadzenie i rozpowszechnianie informacji o ruchu drogowym w całej sieci dróg międzymiastowych. Głównymi źródłami danych są urządzenia przydrożne mierzące natężenie ruchu i informacje o pogodzie. Podmiot ten jest gospodarzem krajowego banku danych o drogach i służy jako portal danych, w tym węzeł DATEX. Kanały dystrybucji informacji o ruchu drogowym obejmują drogowy VMS, stronę internetową, media społecznościowe, aplikację mobilną, transmisję radiową, RDS TMC i ETSI G5 (C-ITS). Współpraca z partnerami zewnętrznymi jest zapewniona poprzez umowy transgraniczne z krajami sąsiednimi, a także umowy z prywatnymi dostawcami usług, takimi jak TomTom czy też Waze. W ramach finansowania UE i projektu Crocodile Węgierskie Drogi Publiczne udostępniły i obsługują Krajowy Punkt Dostępu do danych w zakresie informacji o warunkach ruchu drogowego (www.nap.kozut.hu). Zasięg obejmuje wszystkie sieci drogowe, w tym drogi miejskie. Przyszła rozbudowa obejmuje zwiększony zakres sieci drogowej, makroskopowe modelowanie ruchu i aktualizację krajowych RDS TMC.

Słowenia

Krajowe Centrum Informacji o Ruchu (PIC) powstało w 2006 roku i jest zarządzane przez Słoweńskie Przedsiębiorstwo Autostrad (DARS) we współpracy z DRSC (Słoweńską Agencją Drogową) na rzecz Ministerstwa Transportu i obejmuje wszystkie drogi krajowe w Słowenii, w tym autostrady i drogi regionalne. DARS zajmuje się sprawami integracji i zarządza specjalną aplikacją do dostarczania w czasie rzeczywistym informacji o ruchu drogowym, zdarzeniach i robotach drogowych (www.promet.si). Aplikacja ta stanowi główny interfejs dla Słowenii. Ponadto obsługiwana jest informacja o ruchu transgranicznym z krajami sąsiadującymi, aby umożliwić jednolite świadczenie usług ITS w głównych międzynarodowych korytarzach drogowych. Usługa jest nieodpłatna. Większość danych źródłowych to dane organów publicznych, niektóre dane dostarczane są przez prywatnych dostawców usług na mocy umów o udostępnianiu danych.

Szwajcaria

Komunikaty informacji o ruchu drogowym w ramach tzw. „Sieci Dróg Krajowych” (drogi o znaczeniu krajowym) są tworzone i utrzymywane przez Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem VMZ-CH. Odpowiedzialność za drogi kantonalne i miejskie przejmują kantonalne służby policyjne i trzy regionalne centra zarządzania ruchem. Wszyscy uczestnicy korzystają w tym celu ze wspólnej, specjalistycznej aplikacji. Udostępnianie informacji w oparciu o standardy DATEX. Krajowe Centrum Informacji o Ruchu VIASUISE AG przygotowuje redakcyjnie komunikaty o ruchu drogowym, rozpowszechnia je w stacjach radiowych i udostępnia dane innym usługodawcom. Dba także o to, aby w razie potrzeby wyróżniać informacje pilne (wiadomości „Priorytet 1”), np.: że lokalne programy radiowe są przerywane w celu informowania o krytycznych kwestiach. VIASUISE obsługuje także specjalną stronę internetową gromadzącą istotne informacje o ruchu drogowym pojazdów ciężarowych (Truckinfo.ch).

Grecja

Za pośrednictwem regionalnych Centrów Zarządzania Ruchem informacje o ruchu drogowym są gromadzone w czasie rzeczywistym za pośrednictwem urządzeń do wykrywania ruchu, czujników pogodowych, patroli policyjnych i raportów użytkowników. Komunikacja z użytkownikami dróg odbywa się za pośrednictwem VMS, biuletynów radiowych oraz strony internetowej. Punkty wykrywania ruchu znajdują się na wszystkich wjazdach i wyjazdach oraz co 2-3 km, a także wykrywają zdarzenia wewnątrz tuneli. Aby uwzględnić przyszłe trendy rozwojowe, greccy zarządcy dróg wdrażają i testują platformy C-Roads na wyznaczonych odcinkach w zakresie wspólnych usług drogowych.

Włochy

Na włoskich autostradach Centrum Koordynacji Informacji o Bezpieczeństwie Drogowym (CCiSS) jest centrum operacyjnym, które gromadzi, zarządza i rozpowszechnia informacje o sytuacjach awaryjnych i warunkach w ruchu drogowym na poziomie krajowym. Dostawcy treści i operatorzy usług CCiSS to zarówno podmioty publiczne, jak i

prywatne. Wymiana danych pomiędzy ANAS i CCiSS odbywa się za pośrednictwem DATEX II. Jako NAP, CCiSS świadczy usługi w zakresie podróży, dostarczając informacji o warunkach ruchu drogowego w czasie rzeczywistym w odniesieniu do zatorów, robót i wypadków, a także warunków pogodowych i ograniczeń egzekwowania prawa, a także usługi przed podróżą, dostarczając informacji o pogodzie, pracy i prognozach okresów szczytu oraz ograniczeniach w zakresie egzekwowania prawa. Kanałami rozpowszechniania informacji CCiSS są telewizja, radio, RDS-TMC, usługi internetowe i specjalne publiczne informacje telefoniczne. ANAS zapewnia użytkownikom sieci informacje dotyczące podróży za pośrednictwem biuletynów radiowych, specjalistycznych aplikacji, numerów usług publicznych i przydrożnego VMS (www.stradeanas.it/it/info-viabilit%C3%A0/vai).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	1	MI – opracowanie własne	Obowiązek prowadzenia KPD w ramach rozporządzeń 885/2013, 886/2013, 2022/670. Cyfryzacja informacji drogowych w ramach budowy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR – podstawowe źródło danych jako instrument zarządzania oraz cyfryzacji informacji o ruchu na drogach publicznych w czasie rzeczywistym) oraz przekazywanie danych w formacie cyfrowym do odczytu maszynowego do KPD. Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.
Zarządcy dróg w miastach – określani jako miasta w centrum węzła miejskiego 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	41 (Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Częstochowa, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Kalisz, Katowice/ Metropolia Górnośląska (Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Chorzów), Kielce, Koszalin, Kraków, Legnica, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Płock, Poznań, Radom, Rybnik, Rzeszów, Szczecin, Świnoujście, Tarnów, Toruń,	Rozporządzenie 2024/1679	Cyfryzacja informacji drogowych oraz przekazywanie danych w formacie cyfrowym do odczytu maszynowego do KPD w GDDKiA. Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny. Przekazywanie danych w formacie cyfrowym na temat zarządzanych przez siebie przystanków komunikacyjnych, składanie deklaracji zgodności.

1315/2013	Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot), Wałbrzych, Warszawa, Włocławek, Wrocław, Zielona Góra		
Pozostali zarządcy dróg publicznych	2765	Własne	<p>Przekazywanie danych o drogach w formacie cyfrowym do odczytu maszynowego do KPD w GDDKiA jeśli posiadają aplikacje ITS lub usługi ITS lub dane wynikające z rozporządzeń 885/2013, 886/2013 i 2022/670 w formacie cyfrowym.</p> <p>Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.</p> <p>Przekazywanie danych w formacie cyfrowym na temat zarządzanych przez siebie przystanków komunikacyjnych, składanie deklaracji zgodności.</p>
Instytut Badawczy Dróg i Mostów	1	własne	<p>Dokonywanie oceny zgodności, w tym potwierdzanie prawdziwości składanych przez zobowiązane podmioty deklaracji w odniesieniu do faktycznego spełniania wymagań określonych w rozporządzeniach 885/2013, 886/2013, 2022/670 oraz 2017/1926 w zakresie przekazywania danych do KPD.</p>
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	<p>Minister właściwy do spraw transportu (wyłącznie w transporcie kolejowym);</p> <p>2) Organizatorzy - JST: Województwa 16, Powiaty 314, Gminy 2479,</p> <p>3) Organizatorzy –</p>	<p>2) Główny Urząd Statystyczny;</p> <p>3a) Rejestr Związków Międzygminnych, stan na dzień 30 września 2024 r. (https://www.gov.pl/attachmen t/5fc0fdb6-34e8-41e7-8629-52acac8e02c2);</p> <p>3b) Rejestr związków powiatowo-gminnych, stan na dzień 30 września 2024 r.</p>	<p>Cyfryzacja informacji oraz dostawy danych w ramach właściwego KPD.</p> <p>Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.</p>

	<p>związki JST:</p> <p>a) 16 aktywnych związków międzygminnych (zrzeszających 115 gmin)</p> <p>b) 27 aktywnych związków powiatowo-gminnych (zrzeszających 229 gmin i 31 powiatów)</p> <p>c) 1 aktywny związek powiatów (zrzeszający 14 powiatów)</p> <p>d) 1 związek metropolitalny „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”.</p>	<p>(https://www.gov.pl/attachmen t/b6cad8da-2416-4e53-97c9-5ce3c90a9795);</p> <p>3c) Rejestr związków powiatów, stan na dzień 30 września 2024 r. (https://www.gov.pl/attachmen t/95c6572e-80b3-43bf-ba34-1f3a07dbf993).</p> <p>3d) MI – opracowanie własne</p>	
Podmioty świadczące przewozy osób, w ramach publicznego transportu drogowego	<p>1. Transport drogowy</p> <p>a) 6,3 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób autobusem (dla ok. 52 tys. pojazdów)</p> <p>b) 12,2 tys. zezwoleń na przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym</p> <p>2. Transport kolejowy 36 przedsiębiorców posiadających aktywną licencję przewoźnika kolejowego na przewóz osób wydaną przez Prezesa UTK</p> <p>3. Transport lotniczy 26 przewoźników lotniczych</p> <p>4. Transport morski i śródlądowy –</p>	<p>1. Dane własne Ministra Infrastruktury przygotowane na podstawie danych przekazanych przez urzędy marszałkowskie oraz starostwa, w ramach realizacji art. 83 ust. 3a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) (<a)"="" href="https://www.gov.pl/web/infrastruktura/zezwozenia-na-wykonywanie-przewozowdrogowych-w-transporcie-krajowym---stan-na-31122023-r.-,-dostep-20.06.2025r.">https://www.gov.pl/web/infrastruktura/zezwozenia-na-wykonywanie-przewozowdrogowych-w-transporcie-krajowym---stan-na-31122023-r.-,-dostep-20.06.2025r.)</p> <p>2. Wykaz przedsiębiorców posiadających licencję przewoźnika kolejowego wydaną przez Prezesa UTK https://utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewozn/18676,Wykaz-przedsiębiorcow-posiadajacych-licencje-przewoznika-kolejowego-wydana-przez.html 11.07.2024 r.</p>	<p>Cyfryzacja informacji i udostępnianie danych, w tym za pośrednictwem strony trzeciej.</p> <p>Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.</p>

	szacunkowo kilku-kilkunastu przewoźników	<p>3. Statystyki wg przewoźników</p> <p>Liczba pasażerów według przewoźników obsługiwanych w polskich portach lotniczych w międzynarodowym ruchu regularnym w 2023 i 2024 roku</p> <p>https://www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analizy/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego/3725-statystyki-wg-przewoźników 11.07.2024 r.</p> <p>4. Brak rejestrów, Raport – mapa interesariuszy Program wspierający działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T</p> <p>https://www.gov.pl/attachment/ea623baf-e483-4462-83e6-77007de96aa2</p>	
Organizacje pasażerskich przewoźników drogowych	26 organizacji	<p>Raport – mapa interesariuszy Program wspierający działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T</p> <p>https://www.gov.pl/attachment/ea623baf-e483-4462-83e6-77007de96aa2</p>	<p>Cyfryzacja informacji oraz dostawy danych w ramach właściwego KPD.</p> <p>Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.</p>
Podmioty świadczące usługi towarzyszące	<p>1. 7 usługodawców car-sharing</p> <p>2. 10 usługodawców bike-sharing</p> <p>3. 4 usługodawców mikrobobilności</p> <p>4. Minimum 8 podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróżach</p> <p>5. 8 głównych dostawcy usług informacji o drogach i</p>	<p>1. https://autonaminuty.org/uslugi-polska/ 11.07.2024 r.</p> <p>2., 3. https://smartride.pl/strefa-danych/ 11.07.2024 r.</p> <p>4. MI – opracowanie własne</p> <p>5. MI – opracowanie własne</p>	<p>Cyfryzacja informacji na rzecz podmiotów świadczących usługi transportu pasażerskiego i udostępnianie danych, w tym jako strona trzecia, w ramach właściwego KPD.</p> <p>Obowiązek złożenia deklaracji oraz dokumentów potwierdzających zgodność zadeklarowanych informacji do IBDiM w celu przeprowadzenia oceny.</p>

	ruchu (nawigacje)		
Kierowcy (pojazdy użytkowane)	Samochody osobowe - 19.978.607 Autobusy - 79.947 Samochody ciężarowe, ciągniki siodłowe, samochody specjalne - 3.287.404 Motocykle, motorowery - 2.477.228	Na podstawie wyliczenia liczności pojazdów użytkowanych za 2023 r. przez Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE), na podstawie danych CEPIK	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zwiększyć dostęp do informacji oraz usług planowania podróży.
Obywatele / uczestnicy ruchu drogowego	ok. 52 mln.	W oparciu o ocenę wpływu przygotowaną przez GDDKiA na potrzeby KSZR (średni udział roczny w ruchu na drogach krajowych).	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zwiększyć dostęp do usług planowania podróży.
Właściciele lub zarządzający węzłami dostępu inni niż JST i zarządcy dróg	1. Zarządzający dworcami kolejowymi i stacjami – 2 (PKP SA i PKP PLK) 2. Zarządzający lotniskami – 15 3. Zarządzający portami morskimi – 3 4. Zarządzający dworcami autobusowymi – między 100 a 300	1 -3. Na podstawie Raportu – mapa interesariuszy Program wspierający działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T https://www.gov.pl/attachment/ea623baf-e483-4462-83e6-77007de96aa2 4. Wstępny szacunek wynikający z informacji pośrednich (dane własne MI)	Przekazywanie danych w formacie cyfrowym na temat zarządzanych przez siebie stacji, dworców, portów lotniczych i morskich, składanie deklaracji zgodności.
Ministerstwo Infrastruktury	1	Dane własne MI	Prowadzenie KPD MMTIS lub wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za jego prowadzenie i nadzorowanie go.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został poddany konsultacjom publicznym z terminem 21 dni na zgłaszanie uwag.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został skierowany do następujących podmiotów:

1. Autostrada Wielkopolska SA;
2. Autostrada Wielkopolska SA II;
2. Związek Pracodawców Business Centre Club;
3. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Gdańsk Transport Company SA;
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów

8. Instytut Transportu Samochodowego;
9. Konfederacja Lewiatan;
10. Krajowa Sekcja Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
11. Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych IATA Polska;
12. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
13. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
14. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
15. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
16. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
17. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
19. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
20. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców;
21. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
22. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
23. Polski Kongres Drogowy;
24. Polskie Koleje Państwowe PKP S.A.;
25. Polskie Towarzystwo Gospodarcze
26. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
27. Polskie Porty Lotnicze S.A.;
28. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
29. Polska Unia Transportu;
30. Polski PCS sp. z o.o.;
31. Pracodawcy RP;
32. Rada Dialogu Społecznego;
33. Stalexport Autostrada Małopolska SA.;
34. Stowarzyszenie ITS POLSKA;
35. Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego Polski PKS;
36. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
37. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
38. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
39. Unia Metropolii Polskich;
40. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
41. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
42. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.;
43. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
44. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
45. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
46. Związek Arnatorów Polskich;
47. Związek Firm Public Relations;
48. Związek Miast Polskich;
49. Związek Powiatów Polskich;
50. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
51. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
52. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
53. Związek Rzemiosła Polskiego
54. Związek Województw RP;
55. Miasta stanowiące węzły miejskie w rozumieniu TEN-T: Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Częstochowa, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Kalisz, Katowice/Metropolia Górnośląska (Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Chorzów), Kielce, Koszalin, Kraków, Legnica, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Płock, Poznań, Radom, Rybnik, Rzeszów, Szczecin, Świnoujście, Tarnów, Toruń, Trójmiasto (Gdańsk,

Gdynia, Sopot), Wałbrzych, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra.

Projekt został także przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na posiedzeniu plenarnym KWRiST 25 lutego 2026 r., projekt uzyskał opinię pozytywną z zastrzeżeniem Związku Powiatów Polskich dotyczącym mechanizmu finansowania stałych obowiązków nakładanych na miasta będące węzłami miejskimi w rozumieniu ustawy

Wyniki konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych i z opiniowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	205,000	205,000	0	0	0	0	0	0	0	0	410,000
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jst miasta stanowiące węzły miejskie w rozumieniu TEN-T	0	205,000	205,000	0	0	0	0	0	0	0	0	410,000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	440,379	666,964	556,670	702,275	1237,9	242,14	519,894	273,343	57,217	1104,036	5800,818
budżet państwa [KPD GDDKiA i cyfryzacja danych]	0	29,548	256,126	555,825	698,427	1233,878	238,029	515,602	268,955	52,829	1099,648	4948,867
budżet państwa dla miast, w tym węzłów miejskich, w rozumieniu TEN-T (41 miast)	0,0	205	205	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	410,000
budżet państwa dla podmiotu oceniającego zgodność (IBDiM)	0,0	0,831	0,838	0,845	0,852	0,859	0,859	0,859	0,859	0,859	0,859	8,520
budżet państwa [MI KPD MMTIS] ²	0,0	0,0	0,0	0,0	2,996	3,163	3,252	3,433	3,529	3,529	3,529	23,431
jst miasta stanowiące węzły miejskie w rozumieniu TEN-T	0,0	205	205	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	410,000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	235,379	461,964	556,670	702,275	1237,900	242,140	519,894	273,343	57,217	1104,036	-5390,818
budżet państwa	0	235,379	461,964	556,670	702,275	1237,900	242,140	519,894	273,343	57,217	1104,036	-5390,818
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

² Na podstawie Opisu Założeń Projektu Informatycznego KPD MMTIS – całość wydatków planowana do pokrycia w ramach dofinansowania z programu FERC (20,29% współfinansowanie krajowe MC) na lata 2026-2029 (realizacja projektu, w tym 4 etaty dla zespołu projektowego) wynosi 36,3 mln zł. Wykazane w tabeli wydatki obejmują lata 2030-2034 (utrzymanie projektu).

Źródła finansowania	Budżet państwa część 39 – transport (zwiększenie finansowania)
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W celu przybliżenia kosztów wdrożenia dyrektywy ITS w zakresie KPD GDDKiA i cyfryzacji danych drogowych szacunki zostały oparte o wyliczenia GDDKiA. Przyjęto następujące założenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> faktyczną łączną długość dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych), wchodzących w skład sieci TEN-T na terenie Polski oraz autostrad i dróg głównych poza transeuropejską siecią drogową, na których średni ruch przekracza 8500 pojazdów na dobę. koszty jednostkowe instalacji modułów rozproszonych, przeznaczonych do zbierania i przekazywania danych o warunkach na drodze a także koszty integracji tych urządzeń z systemem centralnym KSZR, umożliwiającym przekazywanie danych bezpośrednio do KPD. W ramach tych kosztów przewidziane są następujące elementy: opracowanie dokumentacji projektowej, dostawa i wdrożenie modułów rozproszonych wraz infrastrukturą sprzętową, zapewnienie łączności i zasilania oraz wyposażenie odcinków dróg w konstrukcje wsporcze, szafy energetyczne, okablowanie, kanalizację teletechniczną tam gdzie obecnie jej nie ma w pasie drogowym, przyłącza energetyczne, integracja i testowanie, a także usługi utrzymania i wsparcia, koszty prac rozwojowych KPD, w celu wypełnienia wymagań aktualnej Dyrektywy ITS, a w szczególności zakresu danych określonych w załączniku nr 3 do tej Dyrektywy. Ponadto w wyliczeniach uwzględniono dane pozyskane od firmy utrzymującej KPD i oszacowano informację co do średnich kosztów (w przeliczeniu na 1 km drogi), tj.: <ul style="list-style-type: none"> aktualny koszt wyposażenia w urządzenia i ich integracji z systemem centralnym 1,456 mln zł, aktualny koszt samej integracji zainstalowanych wcześniej urządzeń z systemem centralnym: 0,026 mln zł. <p>W koszcie wskazanym powyżej uwzględniono koszty rozwoju KPD GDDKiA. Do wyliczeń wzięto pod uwagę liczbę kilometrów dróg krajowych przewidzianych do oddania do ruchu wraz z systemami, umożliwiającymi przekazywanie danych drogowych do KPD w latach 2027 - 2036 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Liczba km dróg w sieci TEN-T oraz autostrad i dróg głównych poza TEN-T o natężeniu > 8,5 tys. poj./dobę do realizacji oraz do integracji z KSZR: 6758 km. <p>Wobec powyższego, całkowite koszty wdrożenia wymagań Dyrektywy ITS zostały przez GDDKiA oszacowane w przybliżeniu na łączną kwotę: 4 948,867 mln zł.</p> <p>Powyższe koszty są skorelowane z postępującym rozwojem sieci TEN-T, która jest budowana zgodnie z przepisami 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 uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 1679 z 28.06.2024, str. 1). Zgodnie z tym rozporządzeniem sieć TEN-T jest rozwijana w trzech etapach:</p> <ul style="list-style-type: none"> ukończenie sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r., ukończenie rozszerzonej sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2040 r., ukończenie sieci kompleksowej do dnia 31 grudnia 2050 r. <p>W miarę postępu oddawania do użytku nowych odcinków dróg będą one wyposażone w urządzenia systemu zarządzania ruchem i integrowane z systemem centralnym.</p> <p>GDDKiA szacując koszty wdrożenia wymagań dyrektywy ITS założyła, poniższą metodykę:</p> <ul style="list-style-type: none"> rozbudowę KPD GDDKiA o komponenty dedykowane do obsługi zakresu danych zawartych w załącznikach do aktów delegowanych UE, instalację modułów wdrożeniowych rozproszonych na sieci dróg TEN-T zarządzanych przez GDDKiA w celu pozyskiwania danych o warunkach ruchu, integrację zainstalowanych modułów wdrożeniowych rozproszonych z Systemem Centralnym zapewniając przesyłanie danych do KPD GDDKiA. <p>Konieczność rozbudowy i rozszerzenia funkcjonalności KPD GDDKiA wynika ze zwiększonej ilości danych koniecznych do digitalizacji, które zostały określone w załączniku nr III do</p>

dyrektywy, obsługi powiększonego obszaru oddziaływania – dróg objętych systemem, a także konieczności zbierania danych od zarządców dróg w miastach w centrum węzłów miejskich. GDDKiA prowadzi KPD, który jest planowany do zintegrowania z systemem KSZR. Został on zrealizowany w ramach projektów europejskich CROCODILE i CROCODILE 2, zapewniając wiarygodną informację o warunkach ruchu w skali kraju. Koszt utrzymania KPD w obecnym kształcie wynoszą ok. 1 mln zł rocznie. Wprowadzono jednolity standard wymiany danych (DATEX II), zgodny z wymaganiami Komisji Europejskiej, który zapewnia interoperacyjność. KPD to jednolity w skali kraju punkt dostępowy do danych użytecznych przy tworzeniu serwisów informacji dla podróżnych, który jest złożony z bazy danych i oprogramowania. Bezpośrednimi odbiorcami informacji udostępnianych w KPD GDDKiA są zarządcy dróg na wszystkich szczeblach administracyjnych, służby ratownicze oraz komercyjni dostawcy i odbiorcy danych. Pośrednio dane będą przekazywane przez powyższe podmioty do podróżujących, zwiększając komfort i bezpieczeństwo podróży.

Należy wyjaśnić, że działania GDDKiA w zakresie wdrażania usług inteligentnych systemów transportowych na drogach krajowych realizowane są w ramach programu Krajowy System Zarządzania Ruchem. Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR) ma na celu objęcie najważniejszych odcinków dróg krajowych, w szczególności autostrad i dróg ekspresowych, zintegrowanym systemem zarządzania ruchem. KSZR stanowi zbiór powiązanych ze sobą projektów i działań, których efektem jest wdrożenie zintegrowanego systemu teleinformatycznego umożliwiającego świadczenie usług dynamicznego zarządzania ruchem, informacją o warunkach ruchu na sieci dróg krajowych, wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej oraz zarządzania majątkiem. Należy podkreślić, że bez realizacji Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem nie będzie możliwe zbieranie oraz dostarczanie danych wymaganych dyrektywą ITS do KPD GDDKiA.

Podejmowane będą starania o pozyskanie środków europejskich na finansowanie stopniowo uruchamianych projektów z tego obszaru. Może to jednak okazać się niewystarczające dla zapewnienia pełnej realizacji zadania. Należy też mieć na uwadze częściową kwalifikowalność wydatków z tytułu rozbudowy infrastruktury drogowej.

Jednocześnie, szacując koszty osobowe wdrożenia wymagań wynikających z dyrektywy ITS, przyjęto poniższe założenia:

- rozbudowę KPD o komponenty dedykowane do obsługi zakresu danych zawartych w załącznikach do aktów delegowanych UE,
- integrację zainstalowanych modułów wdrożeniowych rozproszonych z Systemem Centralnym zapewniając przesyłanie danych do KPD.

W związku z koniecznością realizacji nowych zadań oraz dotrzymaniem zobowiązań wynikających z rozporządzeń delegowanych, w tym w szczególności świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym, konieczne jest zwiększenie zatrudnienia w GDDKiA w sumie o 127 nowych etatów.

Dalsza praca nad KPD GDDKiA wymaga ze strony GDDKiA dodatkowych zasobów, a także prowadzenia prac analitycznych w zakresie ryzyk, utrzymania oraz zapewnienia bezpieczeństwa danych oraz bezpieczeństwa informacji w całej organizacji, w szczególności monitorowania i reagowania na incydenty związane z bezpieczeństwem informatycznym w trybie 24/7/365.

Wdrażany projekt charakteryzuje się wysokim poziomem skomplikowania, który wymaga dobrej organizacji i zamodelowania struktury organizacyjnej, umożliwiającej jego bieżącą realizację, a następnie utrzymanie systemu. Należy również nadmienić, że zmiany dotyczą obszarowo całego kraju, a charakter zmian wymaga zabezpieczenia zadań w rozproszonej strukturze – stąd występuje potrzeba zatrudnienia pracowników w różnych jednostkach terenowych GDDKiA (np. Regionalne Centra Zarządzania Ruchem). Rozbudowa usług ITS oraz KPD wymaga zaangażowania nowych zasobów w aż 17 lokalizacjach GDDKiA oraz w nowo powstających 7 Centrach Zarządzania Ruchem działających 24h/dobę, co daje średnio 5 etatów na lokalizację. Zakładając powyższe należy zaznaczyć, że wymagania dotyczące zasobów spełniają założenia wdrożenia dyrektywy ITS w **stopniu minimalnym**. Zaznaczyć należy również, iż do pracy w

wyżej wymienionych zespołach konieczne jest zapewnienie wykwalifikowanych ekspertów w dziedzinie m.in. inżynierii i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nowoczesnych technologii transportowych (Inteligentnych Systemów Transportowych – np. C-ITS).

ITS stanowią kluczowe narzędzie do nowoczesnego i dynamicznego zarządzania ruchem. Ich skuteczne funkcjonowanie wymaga wyspecjalizowanej kadry odpowiedzialnej za:

- obsługę i nadzór systemów zarządzania ruchem w Centrach Zarządzania Ruchem GDDKiA,
- analizę danych z czujników, kamer i detektorów,
- bieżącą konfigurację i optymalizację algorytmów sterowania,
- utrzymanie ciągłości działania systemów i reagowanie na awarie.

Bez odpowiedniego zaplecza kadrowego w GDDKiA istnieje ryzyko niewykorzystania potencjału wdrożonych systemów ITS, C-ITS oraz obniżenia ich efektywności.

Na uwagę zasługuje również fakt, że wdrożenie dyrektywy ITS determinuje konieczność zapewnienia integracji KPD z wieloma podmiotami zewnętrznymi (w tym zarządcami dróg – węzłów miejskich) co również wymaga od GDDKiA niezwłocznego zwiększenia potencjału kadrowego zespołu odpowiedzialnego za utrzymanie KPD i pozyskanie pracowników posiadających zaawansowane kwalifikacje i ekspercką wiedzę w poniższym zakresie:

- integracji danych, API, bezpieczeństwa informacji oraz architektury systemów ITS,
- ciągłego rozwoju i utrzymania infrastruktury informatycznej KPD, w tym monitorowania jakości danych, zarządzania dostępem i zapewnienia wysokiej dostępności usług,
- koordynacji z podmiotami zewnętrznymi oraz wdrażania nowych rozwiązań zgodnych z wymaganiami UE.

W przypadku realizacji ww. zadań zatrudnione osoby będą musiały posiadać bardzo wysokie kwalifikacje. Pracownicy, których GDDKiA będzie potrzebowała do realizacji projektu pełnić będą różne role – od projektowania, wdrażania i zarządzania rozwiązaniami, przez nadzór i reagowanie na informacje z systemów, do tworzenia nowych narzędzi i ich utrzymywania. Pracownicy będą poruszali się w obszarze zaawansowanych systemów technologicznych i informatycznych, co wymaga specyficznych kompetencji, które są cenione na rynku pracy.

Przy obliczaniu kosztów uwzględniono wynagrodzenia osobowe i dodatkowe wynagrodzenie roczne wraz z pochodnymi. W wyliczeniach skutków finansowych dotyczących wynagrodzeń nie uwzględniono prognozowanej stopy wzrostu (CPI). Ewentualne wzrosty wynagrodzeń będą uwzględniane automatycznie w ustawach budżetowych na kolejne lata dla części 39 – Transport. W pierwszych dwóch latach obowiązywania ustawy (2027-2028) zaplanowano rozbudowę KPD GDDKiA oraz systemu KSZR wobec czego koniecznym jest zapewnienie wysokowykwalifikowanych specjalistów do realizacji zadań z tym związanych. Wobec czego przewidziano 65 nowych etatów, których łączny roczny koszt wynosi 15 674 016,59 zł. W kolejnych latach (2029-2036) kiedy KPD GDDKiA oraz system KSZR będą eksploatowane i w dalszym ciągu rozwijane koniecznym jest zapewnienie dodatkowych 62 etatów, których łączny roczny koszt wyniesie 12 093 763,80 zł. Wzrost zatrudnienia w urzędzie obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jest związany z koniecznością zapewnienia obsługi KPD GDDKiA oraz systemu KSZR oraz zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa informatycznego.

Łączna kwota ogółem za okres 2027-2036 to 253 490 276 zł. Podział na poszczególne lata:

rok	kwota ogółem,	wynagrodzenia	pochodne
2027	15 674 016	13 100 983	2 573 033
2028	15 674 016	13 100 983	2 573 033
2029	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2030	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2031	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2032	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2033	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2034	27 767 780	23 209 445	4 558 335

2035	27 767 780	23 209 445	4 558 335
2036	27 767 780	23 209 445	4 558 335
Razem	253 490 276	211 877 526	41 612 746

Należy zaznaczyć, że zadania nakładane na GDDKiA nie mieszczą się w zakresie rzeczowym Programu wieloletniego pn. „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku” i wykraczają poza limit środków przewidzianych w tym programie.

Z kolei koszt pokrycia wydatków miast stanowiących węzły miejskie w zakresie cyfryzacji danych wymienionych w załączniku nr III dyrektywy szacuje się na 10 mln zł na każde z miast w węzłach miejskich, czyli w sumie 410 mln zł. Koszty te zostały oszacowane na podstawie wydatków GDDKiA na budowę elektronicznego systemu zarządzania ruchem na wybranych drogach krajowych. Różny zakres wdrożeń systemów ITS przez miasta, a także trwający proces otwierania danych publicznych znacząco utrudnia szacunki. Możliwe jest także ubieganie się przez miasta o środki europejskie.

W związku z wyznaczeniem IBDiM na podmiot właściwy do przeprowadzania oceny zgodności z wymogami rozporządzenia 885/2013, 886/2013, 2022/670 oraz 2017/1926 – konieczne jest zapewnienie dodatkowych środków na obsługę tego zadania. Łączna kwota ogółem za okres 2027-2036 to 8 522 7925 zł. Podział na poszczególne lata:

rok	kwota ogółem, w tym	wynagrodzenia	pochodne	ZFŚS
2027	831 037	685 903	135 466	9 669
2028	838 118	691 816	136 634	9 669
2029	845 198	697 728	137 801	9 669
2030	852 279	703 641	138 969	9 669
2031	859 360	709 554	140 137	9 669
2032	859 360	709 554	140 137	9 669
2033	859 360	709 554	140 137	9 669
2034	859 360	709 554	140 137	9 669
2035	859 360	709 554	140 137	9 669
2036	859 360	709 554	140 137	9 669
Razem	8 522 792	7 036 412	1 389 692	96 685

Założenia oparte o bieżące wyniki projektu NAPCORE (<https://napcore.eu/national-bodies-3/>) przewidują, że podmioty przekazujące dane do KPD GDDKiA i KPD MMTIS będą przekazywać dane na podstawie deklaracji zgodności składanej IBDiM. Podmioty te będą zobowiązane do złożenia deklaracji przed przystąpieniem do przekazywania danych bądź niezwłocznie, w przypadku zmiany zakresu przekazywanych danych. IBDiM będzie przeprowadzał ocenę, czy wymogi określone w ww. rozporządzeniach zostały spełnione przez podmioty przekazujące dane do KPD GDDKiA i KPD MMTIS. IBDiM będzie przeprowadzał ocenę prawidłowości przekazywanych danych do KPD GDDKiA i KPD MMTIS oraz świadczonej usługi ITS na podstawie oceny zgodności deklaracji ze stanem faktycznym. Ocena będzie przeprowadzana wrywkowo oraz w ramach współpracy z właściwym KPD oraz MI. Wyniki oceny będą przekazywane ocenianym podmiotom. Ponadto IBDiM będzie przygotowywał i przedkładał ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdania cykliczne za rok poprzedni z oceny składanych deklaracji i wyników ich kontroli.

Obciążenie pracowników wiążące się z przeprowadzaniem oceny wynikającej z wszystkich czterech rozporządzeń wymaga zbierania deklaracji zgodności, dokonania weryfikacji wrywkowych deklaracji i raportowania ich wyników. Liczba podmiotów, które mają być objęte

oceną (około 25000 podmiotów) sprawia, że przy założeniu rocznego kontrolowania próby 10 % tych podmiotów, w jednym roku powinny zostać skontrolowane deklaracje nie więcej niż 2500 podmiotów. Przy około 250 dniach roboczych daje to 10 deklaracji kontrolowanych dziennie. Niektóre podmioty są mniejsze i wymagają krótszego czasu na ocenę, ale pozostały czas powinien być wykorzystany na raportowanie i czynności administracyjne.

Jednocześnie IBDiM będzie zobowiązany do śledzenia postępów prac projektów UE w szczególności NAPCORE oraz prowadzenia współpracy w ramach projektów UE z pozostałymi jednostkami oceniającymi zgodność w ramach rozporządzeń wydanych w trybie dyrektywy ITS w PL oraz w UE, a także dostosowywania szablonów dokumentów oceny do nowych wzorców oraz potrzeb krajowych KPD w uzgodnieniu z MI.

Mając powyższe na względzie zasadnym jest przeznaczenie dodatkowych zasobów do przeprowadzania procesu oceny z ww. czterech rozporządzeń delegowanych będącej nowym zadaniem dla podmiotu, który wcześniej nie realizował takich zadań.

Z kolei ekspertyzy zlecone przez Ministerstwo Infrastruktury w 2020 r. wskazywały, że koszty wdrożenia KPD MMTIS w przypadku jego funkcjonowania w formie pojedynczego podmiotu, świadczącego usługi dostępu do gromadzonych danych, finansowanego ze środków publicznych i zarządzanego pośrednio przez państwową administrację centralną wraz z budową centralnego systemu do obsługi danych o transporcie publicznym (w wersji podstawowej) mogą sięgać czterdziestu milionów zł (wg cen z 2020 r.). Koszty wdrożenia standardu umożliwiającego udostępnianie danych przez polskie firmy transportowe na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych mogą wynieść od niewielkich kwot wyrażonych w setkach złotych do kilkudziesięciu tysięcy zł – pod warunkiem zapewnienia centralnego systemu dostosowującego dane do krajowego standardu minimalnego danych (NeTEx). W 2025 r. koszty ogólne projektu KPD MMTIS oszacowano na 36,3 mln zł. W jego ramach opracowane zostaną specyfikacje techniczne oraz narzędzia informatyczne konieczne do funkcjonowania KPD MMTIS a także rozpocznie się zasilanie systemu danymi do osiągnięcia stabilności systemu. Zakłada się, że wydatki na utworzenie KPD MMTIS ponoszone będą w latach 2026-2029, następnie ponoszone będą koszty utrzymania.

W celu realizacji przyjętych zadań konieczne jest zwiększenie limitu wydatków budżetu państwa w części 39 budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Przyjęto również założenie ubiegania się, w pierwszej kolejności, o finansowanie działań w ramach środków UE zaprogramowanych w obecnej i przyszłej perspektywie finansowej, w szczególności środki o których mowa w Umowie Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 oraz w programie CEF. W Umowie Partnerstwa przewidziano możliwość realizacji projektów w obszarze wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego, poprzez:

- wsparcie infrastruktury technicznej – budowa i rozbudowa centrów zarządzania ruchem umożliwiająca wzajemną współpracę pomiędzy centrami i służbami, a także gałęziami transportu; udostępnianie danych do punktów dostępowych; tworzenie warunków do wykorzystywania lokalnych map dynamicznych na potrzeby pojazdów zautomatyzowanych i usług nawigacyjnych dla osób niepełnosprawnych i pasażerów w ramach różnych gałęzi transportu (dworce, lotniska, porty i przystanki) oraz wdrażanie współpracujących inteligentnych systemów (C-ITS) w transporcie drogowym; kontynuacja wdrażania systemów podnoszących sprawność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego takich jak ERTMS i systemów rzecznych RIS;
- wsparcie działań (w tym inwestycje w aplikacje i systemy) na rzecz zapewnienia kontynuacji usług dla kierowców i pasażerów takich jak informacja o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i

- bezpieczne parkingi, informacja pasażerska;
- działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (cyfrowe systemy typu „wspólny bilet”) oraz wdrażania systemów „MaaS” („Mobilność jako usługa”);
- wsparcie cyfryzacji danych transportowych, budowy, rozbudowy i utrzymania punktów dostępowych do danych o ruchu i podróżach w zakresie analizy danych (w tym algorytmy sztucznej inteligencji, Internet rzeczy czy BigData).

Zgodnie z przyjętym założeniem (w oparciu o konsultacje społeczne i badanie dostępnych rozwiązań – w ramach zleconej przez MI ekspertyzy z 2020 r.) wdrożenie KPD MMTIS (koszt MI) składa się z trzech etapów.

Pierwszym jest faza przygotowania podstaw prawnych, specyfikacji technicznej oraz narzędzia informatycznego, koniecznych do funkcjonowania KPD. Założone zostało przeprowadzenie zmian legislacyjnych (planowana zmiana PTZ) oraz przygotowanie systemu informatycznego umożliwiającego gromadzenie danych w wymaganym formacie (profil NeTEx) od wszystkich podmiotów zobligowanych do ich dostarczania.

Rozwiązanie informatyczne zakłada m.in. funkcjonowanie konwertera danych umożliwiającego w pierwszej kolejności mikroprzedsiębiorcom oraz małym gminom, ale również innym podmiotom wprowadzanie danych surowych – bez konieczności wstępnego ich przygotowania w wymaganym profilu.

Drugim etapem jest faza wdrożenia, w której gotowe rozwiązania informatyczne zostaną upublicznione, zaś KPD będzie stopniowo wypełniany danymi – wpierw przez zarządców infrastruktury (ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców), następnie – przez przewoźników i organizatorów przewozów (rozkłady jazdy i taryfy). Ma ona na celu umożliwienie opisywania rozkładów jazdy na jednoznacznie określonej sieci komunikacyjnej.

Kolejny, etap obejmuje fazę eksploatacji KPD, tj. utrzymanie systemu oraz wspieranie użytkowników. Jednocześnie przez ten czas system powinien być rozbudowywany w celu osiągnięcia pełnej funkcjonalności, o której mowa w znowelizowanym rozporządzeniu 2017/1926 – czyli m.in. o funkcjonalności związane z rozkładami jazdy w czasie rzeczywistymi oraz podróże intermodalne, obejmujące np. dojścia piesze, dojazdy samochodami, czy mobilność współdzieloną.

Na realizację projektu Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS) Ministerstwo Infrastruktury podjęło starania o pozyskanie finansowania ze środków Programu Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027 (FERC). Aktualnie trwa proces zatwierdzania projektu KPD MMTIS w naborze niekonkurencyjnym w ramach działania 2.3. Cyfrowa dostępność i ponowne wykorzystanie informacji.

W ramach projektu KPD MMTIS (koszt po stronie MI), przewidziano rozwiązanie informatyczne dla mikroprzedsiębiorców oraz małych gmin. Obejmuje ono m.in. konwerter danych, który pozwoli przekształcać najpopularniejsze formaty do europejskiego profilu wymiany danych NeTEx. Dzięki temu możliwe będzie wprowadzanie danych surowych bez konieczności ich wcześniejszego zapisu w wymaganym formacie oraz bez dostosowywania oprogramowania do generowania danych w standardzie NeTEx. To rozwiązanie zminimalizuje lub całkowicie wyeliminuje koszty po stronie tych podmiotów.

Zakres projektu nie obejmuje cyfryzowania poszczególnych wskazanych w załączniku rozporządzenia 2017/1926 danych, a stworzenie warunków do ich cyfryzacji i standaryzacji przez podmioty zobowiązanie, tak aby odbyło się to możliwie najniższym dla nich wysiłkiem i kosztem. Podmioty te już dziś w taki czy inny sposób zbierają dane z załącznika rozporządzenia 2017/1926, intencją ustawodawcy jest zapewnienie aby odbywało się to w spójny sposób na równych zasadach.

Należy nadmienić, że obowiązki sprawozdawcze wynikające ze zmiany dyrektywy ITS

	<p>realizowane będą przez MI w ramach obecnych zasobów etatowych. Jednocześnie informujemy, że dotychczasowy poziom wydatków związanych z utrzymaniem tymczasowego KPD MMTIS przedstawia się następująco:</p> <p>a/ tymczasowe KPD jest formułą zastępczą realizowaną własnymi siłami</p> <p>b/ realizacja projektów – prace przygotowawcze i analityczne koszt CEF PT: MOVE/B4/SUB/2017-350/CEF/PSASI2.770720, Wartość projektu: 71 428,40 EUR = 307 977,83 PLN (po kursie 4,3117 z 2018)</p> <p>c/ realizacja ekspertyz 79 000,00 zł netto; 97 170,00 zł brutto.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Wskazać należy, że dostępność danych transportowych ma ogromne znaczenie dla tworzenia nowych usług zarówno towarzyszących usługom transportowym jak również innych usług zaawansowanych technologicznie (<i>hi tech</i>) w tym sztucznej inteligencji (np. w pojazdach zautomatyzowanych i autonomicznych). Usługi rangi <i>hi tech</i> będą miały ogromny wpływ na sektor transportu oraz na funkcjonowanie przedsiębiorstw i instytucji, związany z potrzebą gromadzenia i digitalizacji danych, co jest skomplikowanym procesem organizacyjnym i technologicznym. Zmiana dotychczasowego modelu działania tysięcy podmiotów funkcjonujących w transporcie drogowym wymagała będzie wielu wysiłków organizacyjnych i długiego czasu wdrażania. Transformacja cyfrowa jest procesem oddziaływującym na każdego z uczestników współczesnego rynku, wprowadzenie ram organizacyjnych i zasad na jakich ma się ona odbywać będzie uporządkowaniem tego procesu i wyrówna szanse podmiotów o zróżnicowanych kompetencjach.</p> <p>Powszechna dostępność informacji o usługach zmieni także pozycję konkurencyjną wielu podmiotów.</p> <p>Konsultacje z podmiotami sektora transportowego wykazały, że stworzenie jednego źródła danych o podróżach multimodalnych byłoby przełomem w zarządzaniu transportem publicznym w Polsce. Znacznie ułatwione i dużo tańsze, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości, byłyby procesy planowania przewozów oraz generowania danych statystycznych. Przedstawiciele sektora transportowego uczestniczący w konsultacjach wskazywali, że już samo skatalogowanie przystanków byłoby niezmiernie użyteczne.</p>						

		Projektowana ustawa nakłada obowiązki na przewoźników oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie udostępniania do KPD, danych dotyczących informacji o podróży, w formacie cyfrowym do odczytu maszynowego.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Projektowana ustawa nakłada obowiązki na przewoźników oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie udostępniania do KPD danych dotyczących informacji o podróży w formacie cyfrowym do odczytu maszynowego.</p> <p>Udostępnianie danych będzie wiązało się z pewnymi kosztami.</p> <p>Małe przedsiębiorstwa mogą okazać się bardzo innowacyjne w zakresie opracowywania oferty usług informacji w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami w oparciu o dane udostępniane przez KPD. Mogą też powstać nowe podmioty, które będą się specjalizować w rozwiązaniach oferowanych dla innych klientów biznesowych.</p> <p>Oczekuje się, że wdrożenie rewizji dyrektywy ITS będzie sprzyjało stymulowaniu popytu na nowe usługi i produkty oraz upowszechnieniu się innowacyjnych form mobilności.</p> <p>Małe przedsiębiorstwa wskutek dostarczania danych do KPD poszerzą informację o swojej ofercie do zasięgu europejskiego, przez co zyskają szerszy dostęp do rynku.</p>
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p>Przewiduje się, że zwiększy się zakres usług transportowych świadczonych na rzecz obywateli oraz osób odwiedzających Polskę.</p> <p>Ułatwienia w planowaniu, realizacji i rozliczaniu podróży oraz przewozów umożliwią płynniejsze korzystanie z tych usług. Poprawa zarządzania ruchem drogowym przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawi komfort życia obywateli.</p> <p>Poprawa płynności ruchu oraz umożliwienie wdrażania w polskich warunkach zaawansowanych systemów wspomagania prowadzenia, a docelowo automatyzacji transportu, zwiększy dostępność transportu, a jej skupienie na usługach publicznego transportu zbiorowego powinno pozytywnie wpłynąć na proces zmniejszania szkodliwego wpływu transportu na klimat i środowiska.</p>
	osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Projekt, poprzez zwiększenie dostępności usług informacji dla kierowców i pasażerów, pozytywnie wpłynie na sytuację osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz całej grupy osób o ograniczonej mobilności.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przedsiębiorstwa – w szczególności MŚP – skorzystają na eliminacji barier jaką stanowi brak wiarygodnych danych o ruch drogowym. Obecnie na rynku istnieją bariery tworzone przez brak dostępu do aktualnych danych transportowych.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

W zakresie KPD MMTIS podmioty zobowiązane do gromadzenia i dostarczania danych zostaną zobowiązane do wprowadzania do systemu danych dotyczących właściwie opisanych przystanków oraz rozkładów jazdy na potrzeby ich publikacji w KPD. Konieczne będzie zapewnienie odpowiedniej jakości danych oraz okresowe wypełnianie deklaracji na potrzeby oceny ich zgodności ze stanem faktycznym.

Bieżące monitorowanie funkcjonujących systemów informatycznych może wymagać stworzenia dodatkowych procedur zwiększających obciążenie na stanowiskach pracy. Większość proponowanych rozwiązań nie doprowadzi do stworzenia nowych obciążeń a jedynie scyfryzuje i uporządkuje już istniejące (uzyskiwanie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym, określanie przystanków). Wyjątkiem jest konieczność zapewnienia odpowiedniej jakości danych, czemu służyć ma deklaracja zgodności, jeśli na podstawie tych danych mają być projektowane usługi oraz dokonywane decyzje zarówno indywidualne jak i strategiczne na poziomie krajowym. Jest to zatem dodatkowy wymóg formalny - złożenie wystandaryzowanej deklaracji zgodności, stanowiące niezbędny etap umieszczania danych w KPD. Dokument ten stanowi wymagane rozporządzeniami delegowanymi oświadczenie o spełnianiu minimalnych wymagań zgodności danych wykorzystywanych w paneuropejskim systemie wymiany informacji.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja wpłynie pozytywnie na rynek pracy. Powstaną nowe usługi mobilnościowe, zwiększy się też zapotrzebowanie na specjalistów z obszaru zarządzania danymi. Powstanie zapotrzebowanie w obszarze przemysłu 4.0., analitycy danych, nowe usługi.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	---	---

Omówienie wpływu	<p>Lepsza usługa i większa świadomość możliwych do wyboru usług transportowych spowodowane dostępnością aktualnych danych wcześniej niedostępnych w sposób zcentralizowany.</p> <p>W obszarze sytuacji i rozwoju regionalnego projektowana ustawa wpłynie na podniesienie poziomu jakości funkcjonowania i usług podmiotów prywatnych i publicznych będących producentami i usługodawcami objętymi regulacją, a przez to – na wzrost ich konkurencyjności na rynku.</p> <p>W obszarze informatyzacji wpływ projektowanej ustawy będzie odnosił się do dostosowania wyposażenia i możliwości skorzystania z udostępnianych danych na potrzeby nowych usług oraz</p>
------------------	--

	<p>zarządzania mobilnością.</p> <p>W kontekście zarządzania opartego na danych, kluczowe znaczenie mają wiarygodne i regularnie aktualizowane źródła danych analitycznych. Dzięki nim możliwe jest skuteczniejsze zarządzanie mobilnością, co z kolei minimalizuje ryzyko podejmowania błędnych decyzji. Ponadto takie podejście pozwala na racjonalne zarządzanie budżetem przeznaczonym na określone cele, co prowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania zasobów i osiągania lepszych wyników.</p>
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
<p>Wdrożenie przepisów dyrektywy ITS do polskiego porządku prawnego powinno nastąpić do dnia 21 grudnia 2025 r. Wykonanie przepisów nastąpi po wejściu w życie ustawy, przekazywanie danych do KPD nastąpi zgodnie z datami określonymi w załączniku III dyrektywy.</p>	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>Sprawozdawczość cykl trzyletni. Pierwsze sprawozdanie w oparciu o zaktualizowany formularz oraz wskaźniki oceny zostało przyjęte przez Komitet Rady Ministrów do spraw europejskich w dniu 19 marca 2025 r. a w dniu 21 marca 2025 r. zostało przekazane KE. Wzór sprawozdania, wskaźniki oceny oraz terminy ich stosowania zostały ustalone w Decyzji Wykonawczej Komisji nr C(2024) 7744 z dnia 11 listopada 2024 r. stosownie do postanowień art. 17 ust. 2 zmienionej dyrektywy ITS. Kolejne sprawozdanie zostanie sporządzone w 2028 r. za okres 2025-2027 z uwzględnieniem terminu przekazania KE do 21 marca.</p> <p>Monitorowane będą następujące wskaźniki: wskaźnik dotyczący procentowego udziału danych danej kategorii udostępnianych w wersji do odczytu maszynowego poprzez właściwy KPD oraz wskaźnik procentowego udziału sieci drogowej objętej usługą brd</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	