

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

TYTUŁY AKTÓW WDRAŻAJĄCYCH:	<p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)</p> <p>Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) minimalnego zakresu danych udostępnianych w KPD GDDKiA, rodzajów dróg, których dane te dotyczą, terminów przekazywania i udostępniania tych danych oraz terminów i zakresu udostępnienia usługi ITS – nowy art. 43b ust. 13 pkt. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych ; 2) sposobu funkcjonowania KPD MMTIS oraz terminów i minimalnego zakresu przekazywania i udostępniania danych – nowy art. 43a ust. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	<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>
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE	<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 weszła w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, tj. w dniu 20 grudnia 2023 r. Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy termin implementacji upływa z dniem 21 grudnia 2025 r.</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.</p> <p>Okresy przejściowe dotyczą terminów obowiązku cyfryzacji określonych grup informacji i publikacji danych w wersjach do odczytu maszynowego poprzez krajowe punkty dostępu do danych o którym mowa w czterech rozporządzeniach uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE, tj. 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; 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</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

		<p>informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 6); 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.U. L 122 z 25.4.2022, p. 1–16); rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, Dz., Urz. UE L 125 z 14.05.2019, str. 24 oraz Dz. Urz. UE L 490 z 13.02.2024, str. 1):</p> <p>1) art. 2 pkt 5, 8 w zakresie art. 43b, wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.;</p> <p>2) art. 2 pkt 8 w zakresie art. art. 43a ust. 1-11 i art. 3 pkt 3, 4, 5 i 6, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;</p> <p>3) art. 2 pkt 6, 7 i 9, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.</p>		
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jednostka redakcyjna	Treść przepisu
Art. 1 ust. 1 pkt. 1)	<p>w art. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>„2a.</p> <p>Niniejsza dyrektywa przewiduje zapewnienie przystępności danych i wdrażanie usług ITS w obszarach priorytetowych, o których mowa w art. 2, o szczególnym zasięgu geograficznym określonym w załączniku III w odniesieniu do danych, a w odniesieniu do usług ITS – o szczególnym zasięgu geograficznym określonym w załączniku IV.”;</p>	N	-	Przepis o charakterze porządkowym samodzielnie nie niesie skutków prawnych. Ma związek z art. 2 oraz załącznikami III i IV, a także nowym art. 6a
Art. 1 ust. 1 pkt. 2)	<p>2)</p> <p>art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1.Do celów niniejszej dyrektywy następujące kwestie stanowią obszary priorytetowe w</p>	T	Art. 1 pkt. 6) dot. art. 43 a	<p>6) w art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm: a) obszar priorytetowy I: usługi ITS w zakresie informacji i mobilności; b) obszar priorytetowy II: usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem; c) obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego; d) obszar priorytetowy IV: usługi ITS na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.”;			„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”
Art. 1 ust. 1 pkt. 3)	3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2)»interoperacyjność« oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz wymiany informacji i wiedzy, aby umożliwić ciągłość usług ITS;”; b) pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4)»usługa ITS« oznacza dostarczanie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności, zrównoważonej mobilności lub wygody lub też ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;”; c) pkt 14 otrzymuje brzmienie:	T	Art. 1 pkt. 2) dot. art. 4, art. 1 pkt 3 dot. art. 5 ust 2a. oraz art. 3. pkt. 4) dot. art. 4 ust. 1	Art. 1 pkt. 2) 1) w art. 4: a) pkt 26 otrzymuje brzmienie: „26) transeuropejska sieć drogowa - sieć drogową na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określoną w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 1679 z 28.06.2024, str. 1) zwanego dalej „rozporządzeniem TEN-T 2024/1679”;;” b) uchyla się pkt 34, c) pkt 36 otrzymuje brzmienie: „36) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>„14) »dane o drogach« oznaczają dane o cechach infrastruktury drogowej, w tym dotyczące stałych znaków drogowych i ich prawnie określonych elementów dotyczących bezpieczeństwa, a także infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;”;</p> <p>d) pkt 18 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„18)»norma« oznacza normę zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 (*);</p> <hr/> <p>(*)Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).”;</p> <p>e)</p> <p>dodaje się punkty w brzmieniu:</p> <p>„19) »współpracujące inteligentne systemy transportowe« lub »C-ITS« oznaczają inteligentne systemy transportowe, które umożliwiają użytkownikom ITS interakcję i</p>			<p>drogowego, efektywności, zrównoważonej mobilności i wygody ich przemieszczania się a także ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych na sieci drogowej;”;</p> <p>c) po pkt 36 dodaje się pkt 36a i 36b w brzmieniu:</p> <p>„36a) krajowy punkt dostępu – interfejs cyfrowy utworzony przez państwo członkowskie, który stanowi pojedynczy punkt dostępu do danych o drogach publicznych, danych o ruchu na tych drogach, w tym ruchu w czasie rzeczywistym, oraz danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zdefiniowany w specyfikacjach, o których mowa w art. 6 ust. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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 Nr 207 z 6.8.2010, str. 1, z późn. zm.) zwanej dalej „Dyrektywą ITS””;</p> <p>36b) dostawca usług ITS - podmiot publiczny lub prywatny, który świadczy usługę ITS;”</p> <p>Art. 1 pkt 3)</p> <p>3) w art. 5 ust. 2a wyrazy „rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.)” zastępuje się wyrazami „rozporządzenia TEN-T 2024/1679”;</p> <p>Art. 3.</p>
--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>współpracę w formie wymiany bezpiecznych i zaufanych komunikatów bez uprzedniej wiedzy o sobie i w sposób niedyskryminacyjny;</p> <p>20) »usługa C-ITS« oznacza usługę ITS świadczoną za pośrednictwem C-ITS;</p> <p>21) »przystępność danych« oznacza, że dane istnieją w formie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;</p> <p>22) »krajowy punkt dostępu« oznacza interfejs cyfrowy utworzony przez państwo członkowskie, który stanowi pojedynczy punkt dostępu do danych, zdefiniowany w specyfikacjach, o których mowa w art. 6;</p> <p>23) »dostępność danych« oznacza, że możliwe jest wnioskowanie o dane i uzyskiwanie ich w formie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;</p> <p>24) »usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej« oznacza usługę zapewniającą informacje dotyczące danych o ruchu i podróżach, takie jak lokalizacja infrastruktury transportowej, rozkłady jazdy, dostępność lub taryfy w odniesieniu do więcej niż jednego środka transportu, która to usługa może obejmować funkcje umożliwiające dokonywanie rezerwacji lub płatności, czy też wystawianie biletów;</p> <p>25) »informacje podstawowe« oznaczają informacje objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, które zostały uznane za</p>			<p>4) w art. 4 w ust. 1:</p> <p>a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1c w brzmieniu:</p> <p>„1a) dane o podróży – oznaczają podstawowe dane, takie jak rozkłady jazdy i cenniki obowiązujące w publicznym transporcie zbiorowym, konieczne do dostarczenia informacji pasażerskiej z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, przed podjęciem podróży i w jej trakcie, w celu ułatwienia planowania, rezerwacji i dostosowania podróży;</p> <p>1b) deklaracja zgodności – dokument, o którym mowa w art. 9 ust. 2 lit c rozporządzenia 2017/1926;</p> <p>1c) dostępność danych – możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwanie ich w formie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego”</p> <p>b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a) informacje podstawowe – informacje istotne dla użytkowników końcowych, niezbędne do świadczenia usług w zakresie informacji o podróży;”;</p> <p>c) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a) KPD MMTIS – krajowy punkt dostępu ustanowiony zgodnie z art. 3 rozporządzenia 2017/1926;”;</p> <p>d) po pkt 10a dodaje się pkt 10b w brzmieniu:</p> <p>„10b) profil krajowy – sposób przedstawiania i zakres danych, których wykaz znajduje się w załączniku do rozporządzenia 2017/1926;”;</p> <p>e) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:</p> <p>„13a) przystępność danych – dane istniejące w formie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;”;</p>
---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>istotne dla informowania użytkowników dróg i ITS, w szczególności przez organy administracji drogowej, w przypadku gdy są one odpowiedzialne za takie informacje;</p> <p>26) »droga główna« oznacza drogę poza obszarami miejskimi, wyznaczoną przez państwo członkowskie, łączącą główne miasta lub regiony, niesklasyfikowaną jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada.”;</p>			<p>”;</p> <p>14) „dane o drogach” została wdrożona w projektowanym art. 43b ust 1 i 12-14 ustawy o drogach publicznych:</p> <p>„Art. 43b. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679. (...) 12. Minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których dane te dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych określa załącznik nr 3 do ustawy. 13. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy utworzone lub zaktualizowane w dniu określonym w kolumnie III tego załącznika lub po tym dniu są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA od tego dnia. 14. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy istniejące przed dniem określonym w kolumnie IV tego załącznika są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA niezwłocznie po tym dniu.”</p> <p>18) „norma” definiuje przedmiot regulacji art. 8 dyrektywy, który skierowany do Komisji Europejskiej i nie jest adresowany do państw członkowskich – nie wymaga implementacji;</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>19) „współpracujące inteligentne systemy transportowe” lub „C-ITS” definiuje materię objętą art. 10a dyrektywy, który jest skierowany do Komisji nie jest adresowany do państw członkowskich; nie wymaga wdrożenia – nie wymaga implementacji;</p> <p>20) „usługa C-ITS” – definiuje materię objętą art. 10a dyrektywy, który jest skierowany do Komisji nie jest adresowany do państw członkowskich - nie wymaga implementacji;</p> <p>24) „usługa cyfrowa w zakresie mobilności multimodalnej” ma zastosowanie porządkowe w implementowanej dyrektywie, z uwagi na materię dyrektywy nie jest kierowana do państw członkowskich vide motyw nr 1, który odsyła do innych dokumentów i przepisów prawa UE, z kolei art. 6 nadaje uprawnienia KE do przyjmowania specyfikacji, których zakres został określony poprzez obszary priorytetowe o których mowa w art. 2 i zał. I – definicja nie wymaga implementacji do prawa krajowego;</p> <p>26) „droga główna” została wdrożona projektowanym w art. 43b ust. 5 ustawy o drogach publicznych.</p> <p>„5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zbiera i udostępnia w KPD GDDKiA dane o zarządzanych przez siebie drogach krajowych w transeuropejskiej sieci drogowej oraz o autostradach i drogach ekspresowych poza transeuropejską siecią drogową.”</p>
Art. 1 ust. 1 pkt. 4)	<p>4) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 4a</p> <p>Program roboczy</p> <p>1. Do dnia 21 grudnia 2024 r. Komisja, po</p>	N	-	Przepis kierowany do Komisji Europejskiej

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>konsultacji z Europejską Grupą Doradczą ds. ITS ustanowioną decyzją Komisji z dnia 4 maja 2011 r. (*) oraz odpowiednimi zainteresowanymi stronami, przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający program roboczy. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4. Program roboczy obejmuje przynajmniej następujące elementy:</p> <p>a) cele i terminy jego realizacji w każdym roku ze wskazaniem, dla których elementów prac mają zostać opracowane specyfikacje zgodnie z art. 6;</p> <p>b) rodzaje danych, które Komisja rozważa dodać do załącznika III lub usunąć z niego w drodze aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 1a;</p> <p>c) prace przygotowawcze, które mają zostać przeprowadzone przez Komisję we współpracy z zainteresowanymi stronami i państwami członkowskimi na podstawie art. 7 ust. 1.</p> <p>2. Przed każdym kolejnym pięcioletnim przedłużeniem uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 ust. 2 Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające nowy program roboczy zawierający przynajmniej elementy, o których mowa w ust. 1 lit. a)–c). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4.</p>			
--	---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>(*) Decyzja Komisji z dnia 4 maja 2011 r. w sprawie ustanowienia Europejskiej Grupy Doradczej ds. ITS (2011/C 135/03) (Dz.U. C 135 z 5.5.2011, s. 3).”;</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 5)	<p>5)</p> <p>art. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 5</p> <p>Zastosowanie specyfikacji do wdrażania ITS</p> <p>1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie specyfikacji przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 6 do aplikacji i usług ITS, gdy te aplikacje i usługi ITS są wdrażane, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II. Nie narusza to prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium. Prawo to pozostaje bez uszczerbku dla art. 6a.</p>	T	Art. 1 pkt. 6) dot. art. 43 a	<p>6) w art. 43a:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. W przypadku podjęcia przez zainteresowane podmioty, w szczególności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, decyzji o wdrażaniu aplikacji ITS lub usług ITS, podmioty te przy ich wdrażaniu stosują specyfikacje wydane przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 8 dyrektywy ITS.”;</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”</p> <p>– pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, radzenia sobie z sytuacjami nadzwyczajnymi i zjawiskami meteorologicznymi, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>drogowego;”,</p> <p>– pkt 5 – 10 otrzymują brzmienie:</p> <p>„5) zapewniania interoperacyjności – zapewnienie, aby systemy, aplikacje ITS, usługi ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, w znormalizowanym formacie, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;</p> <p>6) wspierania zgodności wstecznej – w uzasadnionych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii oraz przy jednoczesnym wspieraniu, w stosownych przypadkach, komplementarności z nowymi technologiami lub przechodzenia na nowe technologie;</p> <p>7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą, a także specyficznych cech infrastruktury;</p> <p>8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym użytkownikom dróg oraz niedyskryminowanie takich użytkowników w tym zakresie, w tym zapewnianie im dostępności oraz osobom o ograniczonej wiedzy cyfrowej – zgodnie z wymogami dostępności określonymi w art. 7 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz.U. poz. 731);</p> <p>9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, w tym, w stosownych przypadkach, testów w warunkach rzeczywistych, wśród</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>producentów pojazdów i urządzeń oraz dostawców infrastruktury, solidności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;</p> <p>10) zapewnianie jakości określania czasu i położenia – zapewnianie zgodności aplikacji ITS i usług ITS, które opierają się na określaniu czasu lub położenia, co najmniej z usługami nawigacyjnymi oferowanymi przez europejski system nawigacji satelitarnej Galileo oraz z europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS) lub zapewnianie, aby w aplikacjach ITS i usługach ITS opierających się na danych z obserwacji Ziemi wykorzystywano dane, informacje lub usługi programu Copernicus w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającego Unijny Program Kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE lub innych programów;”,</p> <p>c) dodaje się pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:</p> <p>„13) zapewniania przejrzystości i zaufania – zapewnianie przejrzystości informacji przy proponowaniu użytkownikom ITS form mobilności, w tym w odniesieniu do oddziaływania na środowisko tych form mobilności.”,</p> <p>d) uchyla się ust. 3;</p>
Art. 1 ust. 1 pkt. 5)	2. W stosownych przypadkach państwa członkowskie współpracują, w tym z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w	T	Art. 1 pkt. 7 dot. art. 43 c	<p>Art. 43 c:</p> <p>4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	odniesieniu do obszarów priorytetowych, o ile nie przyjęto żadnych specyfikacji w odniesieniu do tych obszarów priorytetowych.			współpracę, w tym z podmiotami zarządzającymi krajowymi punktami dostępu utworzonymi w państwach członkowskich Unii Europejskiej, w zakresie, o którym mowa w art. 18 ust. 2 pkt 12.
Art. 1 ust. 1 pkt. 5)	3. Państwa członkowskie współpracują również, na przykład za pośrednictwem projektów koordynacyjnych wspieranych przez Unię i w razie potrzeby z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w zakresie operacyjnych aspektów wdrażania specyfikacji przyjętych przez Komisję, takich jak normy i zharmonizowane profile unijne, wspólne definicje, wspólne metadane, wspólne wymogi w zakresie jakości oraz aspekty związane z interoperacyjnością architektur krajowych punktów dostępu, wspólne warunki wymiany danych, bezpieczny dostęp, oraz wspólne szkolenia i działania informacyjne. W odniesieniu do określonych w specyfikacjach wymogów dla dostawców danych, użytkowników danych i dostawców usług ITS państwa członkowskie współpracują również w zakresie praktyk oceny zgodności z tymi wymogami, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii dotyczących współpracy transgranicznej.”;	T	Art. 1 pkt. 7 dot. art. 43 c oraz art. 43d	Art. 43c: 4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi współpracę, w tym z podmiotami zarządzającymi krajowymi punktami dostępu utworzonymi w państwach członkowskich Unii Europejskiej, w zakresie, o którym mowa w art. 18 ust. 2 pkt 12. Art. 43d 12. Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi współpracę w tym z podmiotami oceniającymi zgodność w państwach członkowskich Unii Europejskiej, w odniesieniu do praktyk oceny zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.
Art. 1 ust. 1 pkt. 6)	6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Bez uszczerbku dla procedur określonych	N	-	Nie przewiduje się wprowadzania dodatkowych przepisów dotyczących świadczenia usług ITS poza tymi wynikającymi z przepisów Dyrektywy 2010/40/UE oraz rozporządzeń ją uzupełniających.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 (*) specyfikacje określają, w stosownych przypadkach, sytuacje, w których państwa członkowskie mogą, po powiadomieniu Komisji, wprowadzić dodatkowe przepisy dotyczące świadczenia usług ITS na całym ich terytorium lub jego części. Przepisy te nie mogą utrudniać interoperacyjności.</p> <p>„_____</p> <p>(*)Dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).”;</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 6)	<p>b)</p> <p>ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6.</p> <p>W stosownych przypadkach specyfikacje są oparte na normach, o których mowa w art. 8.</p> <p>Specyfikacje zawierają zasady ustalania parametrów związanych z jakością i przydatnością do wykorzystania. W stosownych przypadkach, a w szczególności gdy jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa i interoperacyjności, specyfikacje obejmują przepisy dotyczące oceny zgodności i nadzoru rynku, w tym</p>	<p>T (zdanie trzecie – wyznaczenie organu – pozostałe zdania kierowane są do Komisji Europejskiej i dotyczą zasad opracowywani a specyfikacji wydawanych w</p>	<p>Art. 1 pkt 7) dot. art. 43d. oraz art. 3. pkt. 9) dot. art. 43b.</p>	<p>Art. 1 pkt 7):</p> <p>Art. 43d. 1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza ocenę, czy wymogi określone w art. 4-7 rozporządzenia 885/2013, art. 3-8 rozporządzenia 886/2013, art. 3 11 rozporządzenia 2022/670 zostały spełnione przez podmioty, o których mowa w art. 43b ust. 5, 6 i 8. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2025 r. poz. 568).</p> <p>2. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza ocenę, o której mowa w ust. 1 w zakresie prawidłowości, kompletności oraz terminowości przekazywanych danych do KPD GDDKiA oraz świadczonej usługi ITS na podstawie</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>klauzulę ochronną, zgodnie z decyzją nr 768/2008/WE.</p> <p>Państwa członkowskie mogą wyznaczyć jeden lub większą liczbę organów właściwych do przeprowadzania oceny zgodności z wymogami określonymi w specyfikacjach, z zastrzeżeniem wszelkich szczegółowych przepisów dotyczących oceny, które są w nich określone.</p> <p>Specyfikacje muszą być zgodne z zasadami określonymi w załączniku II.”</p>	<p>formie rozporządzeń delegowanych KE w związku z art. 6)</p>	<p>deklaracji, o których mowa w art. 43b ust. 15 i 16.</p> <p>3. Ocena, o której mowa w ust. 1 przeprowadzana jest wyrywkowo.</p> <p>4. W trakcie przeprowadzania oceny Instytut Badawczy Dróg i Mostów może żądać od podmiotów, o których mowa w art. 43b ust. 5, 6 i 8:</p> <p>a) dokumentów oraz informacji potwierdzających zgodność z wymogami określonymi w rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1,</p> <p>b) opisu danych, map cyfrowych lub usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz informacji na temat jakości danych lub usług oraz warunków ponownego wykorzystywania tych danych.</p> <p>5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zapewnia Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów dostęp do danych zbieranych i udostępnianych w KPD GDDKiA.</p> <p>6. Po zakończeniu oceny, o której mowa w ust. 1 Instytut Badawczy Dróg i Mostów sporządza informację i przekazuje ją podmiotowi, który był oceniany.</p> <p>7. Informacja, o której mowa w ust. 6 zawiera:</p> <p>a) nazwę i adres podmiotu ocenianego,</p> <p>b) datę rozpoczęcia i zakończenia oceny,</p> <p>c) zakres oceny,</p> <p>d) wyniki przeprowadzonej oceny, ze wskazaniem ustaleń, na których zostały oparte,</p> <p>e) zalecenia lub wnioski w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości.</p>
--	---	---	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>8. Podmiot oceniany informuje Instytut Badawczy Dróg i Mostów o sposobie wykonania zaleceń, wykorzystaniu wniosków lub przyczynach ich niewykorzystania w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 6.</p> <p>9. W przypadku niewykonania zaleceń lub wniosków przez podmiot oceniany Instytut Badawczy Dróg i Mostów przekazuje informację do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w celu usunięcia z KPD GDDKiA danych niezgodnych z wymogami określonymi w ust. 1.</p> <p>10. Z zastrzeżeniem ust. 12 Instytut Badawczy Dróg i Mostów udostępnia wzór deklaracji, o której mowa w art. 43b ust. 15 i 16, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.</p> <p>11. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przygotowuje i przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca każdego roku sprawozdanie za rok poprzedni na temat złożonych deklaracji zgodności i wyników ocen wyrzykowych.</p> <p>12. Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi współpracę w tym z podmiotami oceniającymi zgodność w państwach członkowskich Unii Europejskiej, w odniesieniu do praktyk oceny zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.</p> <p>Art. 3. pkt. 9):</p> <p>Art. 43b. 1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza ocenę spełnienia wymogów rozporządzenia nr 2017/1926 w stosunku do posiadaczy danych i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży, w rozumieniu art. 9 tego rozporządzenia. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu ustawy z dnia 13</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru runku (Dz.U. z 2025 r. poz. 568).</p> <p>2. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza weryfikację deklaracji zgodności ze stanem faktycznym, z własnej inicjatywy lub na wniosek podmiotu, o którym mowa w art. 43a ust. 1.</p> <p>3. Podmiot, o którym mowa w art. 43a ust. 1 zapewnia dostęp do składanych deklaracji zgodności i danych dostępnych w KPD MMTIS oraz informacji z nimi związanych na potrzeby weryfikacji, o której mowa w ust. 2.</p> <p>4. Po zakończeniu oceny, o której mowa w ust. 1 Instytut Badawczy Dróg i Mostów sporządza informację i przedstawia ją podmiotowi, który był oceniany.</p> <p>5. Informacja zawiera:</p> <p>a) nazwę i adres podmiotu ocenianego,</p> <p>b) datę rozpoczęcia i zakończenia oceny,</p> <p>c) zakres oceny,</p> <p>d) wyniki przeprowadzonej oceny, ze wskazaniem ustaleń, na których zostały oparte,</p> <p>e) zalecenia lub wnioski w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości.</p> <p>6. Informacja, o której mowa w ust. 5 przekazywana jest podmiotowi, o którym mowa w art. 43a ust. 1. Podmiot ten może zwiesić publikację danych jeśli stwierdzono rażące nieprawidłowości, o których mowa w ust. 5 lit. d, do czasu ich naprawienia.</p> <p>7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przygotowuje i</p>
--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku sprawozdanie za rok poprzedni na temat złożonych deklaracji zgodności i wyników ocen wyrywkowych.</p> <p>8. Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi współpracę, o której mowa w art. 5. ust. 3 dyrektywy ITS w odniesieniu do oceny zgodności, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z podmiotem, o którym mowa w art. 43a ust. 1.”</p>
Art. 1 ust. 1 pkt. 6)	<p>c) dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>„8. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12 określające specyfikacje, o których mowa w niniejszym artykule. Te akty delegowane nie mogą obejmować więcej niż jednego obszaru priorytetowego i są przyjmowane dla każdego z działań priorytetowych.”;</p>	N	-	Przepis kierowany do Komisji Europejskiej.
Art. 1 ust. 1 pkt. 7)	<p>7) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 6a</p> <p>Przystępność danych i wdrażanie usług ITS</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku gdy informacje podstawowe już istnieją, dane objęte danym zasięgiem geograficznym były przystępne dla każdego rodzaju danych określonego w załączniku III.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają niezwłocznie przystępność danych</p>	T (zdanie 1-3 oraz zdanie 5 i 6. Zdanie 4 i 5 niosą treść porządkową)	<p>Art. 1 pkt. 4) dot. art. 18,</p> <p>art. 1 pkt 7) dot. art. 43b i 43c.</p> <p>oraz</p> <p>art. 3 pkt.)-10) dot. art. 1-4, 18b, 18c, 25, 28, 43a i 43b, 46, 49</p> <p>i art. 2 pkt. 2</p>	<p>Art. 1 pkt. 4) w art. 18 w ust. 2 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:</p> <p>„12) prowadzenie Krajowego Punktu Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, na zasadach określonych w art. 5 ust. 2-3 i 6 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającego dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>odpowiadających informacjom podstawowym utworzonym lub zaktualizowanym w dniu określonym w trzeciej kolumnie załącznika III lub po tym dniu.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają również – o ile załącznik III nie stanowi inaczej – przystępność innych danych odpowiadających wszystkim istniejącym informacjom podstawowym, utworzonym lub zaktualizowanym przed dniem określonym w czwartej kolumnie tego załącznika, niezwłocznie po tym dniu.</p> <p>Jeżeli w czwartej kolumnie załącznika III nie określono daty, mające zastosowanie daty określa się w drodze aktu delegowanego przyjętego na podstawie art. 7.</p> <p>Terminy określone w niniejszym ustępie mają zastosowanie wyłącznie do istniejącej infrastruktury. W przypadku infrastruktury ukończonej w późniejszym terminie terminy te należy rozumieć jako tożsame z datami ukończenia.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają dostępność tych danych w krajowych punktach dostępu w tym samym terminie.</p>		<p>dot. art. 1, pkt. 3 dot. art. 18c, pkt. 4 dot. art. 22, pkt. 5 dot. art. 22a, pkt. 6 dot. art. 23, , a także art. 5- 10</p>	<p>ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz. Urz. UE L 247 z 18.9.2013, s. 1) zwanego dalej „rozporządzeniem 885/2013”, art. 7 ust. 1-2 i 4 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz. Urz. UE L 247 z 18.9.2013, s. 6) zwanego dalej „rozporządzeniem 886/2013” oraz art. 3 ust 1-3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz. Urz. UE L 122 z 25.4.2022, s. 1) zwanego dalej „rozporządzeniem 2022/670”.”;</p> <p>7) po art. 43a dodaje się art. 43b – 43e w brzmieniu: Art.</p> <p>Art. 43b. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad świadczy bezpłatnie usługę ITS co najmniej w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym w zakresie informacji, o których mowa w pkt 3 załącznika nr 3 do ustawy, na</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>drogach krajowych w transeuropejskiej sieci drogowej.</p> <p>3. Usługa ITS, o której mowa w ust. 2, świadczona jest co najmniej za pomocą znaków zmiennej treści lub strony internetowej urzędu obsługującego Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>4. KPD GDDKiA prowadzony jest przy pomocy systemu teleinformatycznego obsługującego zarządzanie ruchem.</p> <p>5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zbiera i udostępnia w KPD GDDKiA dane o zarządzanych przez siebie drogach krajowych w transeuropejskiej sieci drogowej oraz o autostradach i drogach ekspresowych poza transeuropejską siecią drogową.</p> <p>6. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może także zbierać i udostępniać w KPD GDDKiA: 1) 2) dane o zarządzanych przez siebie drogach krajowych innych niż wymienione w ust. 5; dane, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 885/2013, art. 3 rozporządzenia 886/2013 oraz załączniku do rozporządzenia 2022/670.</p> <p>7. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad do zbierania danych, o których mowa w ust. 5 i 6, oraz świadczenia usługi ITS, o której mowa w ust. 2 może wykorzystywać system teleinformatyczny obsługujący zarządzanie ruchem.</p> <p>8. W KPD GDDKiA udostępnia się dane dostarczane przez:</p> <p>1) zarządców dróg w miastach określonych jako miasta w centrum węzła miejskiego zgodnie z załącznikiem II Wykaz węzłów transeuropejskiej sieci transportowej rozporządzenia TEN-T 2024/1679;</p> <p>2) inne podmioty, o których mowa w art. 43a ust. 1, jeśli posiadają dane w znormalizowanym formacie, o którym</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>mowa w art. 4 i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670, lub aplikacje ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD GDDKiA.</p> <p>9. Zarządcy dróg, o których mowa w ust. 8 pkt 1 przekazują aktualne dane, o których mowa w załączniku nr 3 do ustawy do KPD GDDKiA.</p> <p>10. Zarządcy dróg przekazują do KPD GDDKiA aktualne dane, o których mowa w art. 4 rozporządzenia 885/2013, art. 3 rozporządzenia 886/2013 oraz załączniku do rozporządzenia 2022/670, jeśli posiadają te dane w znormalizowanym formacie, o którym mowa w art. 4, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013, art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670 lub aplikacje ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD GDDKiA.</p> <p>11. Dane, o których mowa w ust. 5, 6 i 8, są udostępniane bez zbędnej zwłoki przez KPD GDDKiA.</p> <p>12. Minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których dane te dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych określa załącznik nr 3 do ustawy. 13. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy utworzone lub zaktualizowane w dniu określonym w kolumnie III tego załącznika lub po tym dniu są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA od tego dnia.</p> <p>14. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy istniejące przed dniem określonym w kolumnie IV tego załącznika są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA niezwłocznie po tym dniu.</p>
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>15. Podmioty, o których mowa w ust. 5, 6 i 8, są zobowiązane do złożenia deklaracji zgodności Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów:</p> <p>1) przed przystąpieniem do przekazywania danych do KPD GDDKiA;</p> <p>2) niezwłocznie, w przypadku zmiany zakresu przekazywanych danych.</p> <p>16. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do złożenia deklaracji zgodności, o której mowa w ust. 15, dla usługi ITS, o której mowa w ust. 2, zgodnie z art. 9 rozporządzenia 886/2013.</p> <p>17. Przekazywanie danych do KPD GDDKiA przez podmioty, o których mowa w ust. 5, 6 i 8, odbywa się na zasadach i przy użyciu znormalizowanego formatu, o którym mowa w art. 4, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670. Dane te nie powinny stanowić danych osobowych w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>Art. 43c. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zapewnia dostawcom usług ITS możliwość uzyskiwania w znormalizowanym formacie, o którym mowa w art. 4 oraz art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670 danych zbieranych i udostępnianych w KPD GDDKiA.</p> <p>2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może udostępniać na wniosek innym podmiotom dane zbierane i udostępniane w KPD GDDKiA, jeżeli są one niezbędne do realizacji zadań przez te podmioty.</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może ograniczyć możliwość uzyskiwania danych, o których mowa w ust. 1 oraz świadczenia usługi ITS, w sytuacji gdy ich udostępnienie stanowiłoby zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku publicznego.</p> <p>4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi współpracę, w tym z podmiotami zarządzającymi krajowymi punktami dostępu utworzonymi w państwach członkowskich Unii Europejskiej, w zakresie, o którym mowa w art. 18 ust. 2 pkt 12.</p> <p>Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>2) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Ustawa określa także:</p> <p>1) zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1;</p> <p>2) sposób realizacji obowiązków spoczywających na posiadaczach danych, w tym organizatorach publicznego transportu zbiorowego, operatorach publicznego transportu zbiorowego, przewoźnikach, właścicielach lub zarządzających przystankami komunikacyjnymi i dworcami, oraz sposób zapewniania przystępności oraz dostępności opartych na posiadanych informacjach podstawowych danych o podróży – w zakresie wynikającym z rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającego dyrektywę</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 21.10. 2017 Nr 272, str. 1, Dz. Urz. UE L z 13.02.2024 r. str. 490) zwanego dalej „rozporządzeniem 2017/1926”, z uwzględnieniem art. 6a ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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) zwanej dalej „Dyrektywą ITS”.”;</p> <p>3) art. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 2. Z zastrzeżeniem art. 1 ust. 2 pkt 2, przepisów ustawy nie stosuje się do regularnego przewozu osób realizowanego w:</p> <p>1) międzynarodowym transporcie drogowym;</p> <p>2) międzynarodowym transporcie morskim;</p> <p>3) międzynarodowej żegludze śródlądowej;</p> <p>4) celach turystycznych.”;</p> <p>4) w art. 3 w ust. 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 – 12 w brzmieniu:</p> <p>„10) rozporządzenia (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 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 10);</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>11) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07. 2006, str. 1);</p> <p>12) rozporządzenia 2017/1926.”;</p> <p>5) w art. 4 w ust. 1:</p> <p>a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1c w brzmieniu:</p> <p>„1a) dane o podróży – oznaczają podstawowe dane, takie jak rozkłady jazdy i cenniki obowiązujące w publicznym transporcie zbiorowym, konieczne do dostarczenia informacji pasażerskiej z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, przed podjęciem podróży i w jej trakcie, w celu ułatwienia planowania, rezerwacji i dostosowania podróży;</p> <p>1b) deklaracja zgodności – dokument, o którym mowa w art. 9 ust. 2 lit c rozporządzenia 2017/1926;</p> <p>1c) dostępność danych – możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwanie ich w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego”;</p> <p>b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a) informacje podstawowe – informacje istotne dla użytkowników końcowych, niezbędne do świadczenia usług w zakresie informacji o podróży;”;</p> <p>c) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a) KPD MMTIS – krajowy punkt dostępu ustanowiony zgodnie z art. 3 rozporządzenia 2017/1926;”</p> <p>d) po pkt 10a dodaje się pkt 10b w brzmieniu:</p> <p>„10b) profil krajowy – sposób przedstawiania i zakres</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>danych, których wykaz znajduje się w załączniku do rozporządzenia 2017/1926;”;</p> <p>e) po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:</p> <p>„13a) przystępność danych – dane istniejące w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;”;</p> <p>;</p> <p>6) po art. 18a dodaje się art. 18b i 18c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 18b. 1. Ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców, zwany dalej „Rejestrem” prowadzi podmiot, o którym mowa w art. 43a ust. 1, w systemie teleinformatycznym. W rozumieniu niniejszej ustawy podmiot ten jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w Rejestrze.</p> <p>2. W Rejestrze gromadzi się zbiory danych o przystankach komunikacyjnych i dworcach.</p> <p>3. W Rejestrze gromadzi się również dane:</p> <p>1) dotyczące portów lotniczych, na których odbywa się ruch pasażerski, zwanych dalej „lotniskami”;</p> <p>2) o powiązaniach pomiędzy węzłami dostępu w rozumieniu dyrektywy ITS, w szczególności gdy wspólnie stanowią zintegrowany węzeł przesiadkowy.</p> <p>4. System teleinformatyczny obsługujący Rejestr umożliwia uprzystępnienie, aktualizację i zapewnia dostępność danych, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz metadanych, zgodnie z właściwym profilem krajowym.</p> <p>5. Dane w Rejestrze są jawne i udostępniane nieodpłatnie. Dane te nie stanowią danych osobowych zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i</p>
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.</p> <p>Art. 18c. 1. Dane o przystankach komunikacyjnych i dworcach:</p> <p>1) zawierają co najmniej:</p> <p>a) nazwę,</p> <p>b) współrzędne geograficzne – w Światowym Systemie Geodezyjnym 1984 (WGS84),</p> <p>c) informacje o właścicielu lub zarządzającym,</p> <p>d) datę udostępnienia obiektu lub datę zakończenia jego udostępniania dla operatorów lub przewoźników, jeżeli taka data została ustalona; w przypadku braku określenia daty zakończenia obiekt uznaje się za dostępny do użytkowania bezterminowo,</p> <p>e) wynik audytu dostępności obiektu dla osób ze szczególnymi potrzebami, a w przypadku nieprzeprowadzenia takiego audytu – informację o nieznanej dostępności,</p> <p>f) informację o typie obiektu ze względu na środek transportu,</p> <p>g) w odniesieniu do dworca informację o dostępności lub braku dostępności asysty dla osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się,</p> <p>h) w odniesieniu do przystanku komunikacyjnego:</p> <p>– informację o obsługiwanych lub obsługiwanych środkach transportu,</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>– w sytuacji gdy znajduje się on w wielopoziomowym dworcu – piętro, na którym znajduje się dany przystanek komunikacyjny;</p> <p>2) obejmują również:</p> <p>a) numer lub numery obiektu,</p> <p>b) informację o obiektach użytecznych dla podróżnych,</p> <p>c) informację o ścieżkach transportowych i ich dostępności rozumianych jako trasy pozbawione przeszkód, łączące z następującymi strefami publicznymi infrastruktury, o ile występują:– węzły dostępu w rozumieniu dyrektywy ITS na terenie zintegrowanego węzła przesiadkowego (np. postój taksówek, przystanek komunikacyjny),– parkingi,– wejścia i wyjścia dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,– punkty informacyjne,– systemy informacji wizualnej i dźwiękowej,– kasy i automaty biletowe,– obsługa klienta,– poczekalnie,– toalety,– perony;</p> <p>d) informacje o parkingu dostępnym dla podróżnych,</p> <p>e) informację o strefach biletowych, w których znajduje się obiekt wraz z określeniem organizatorów i przewoźników odpowiedzialnych za ustalenie tych stref,</p> <p>f) informacje o sektorach w obrębie peronu w odniesieniu do dworca kolejowego – w przypadku gdy informacje podstawowe już istnieją, stosownie do zakresu opisanego w profilu krajowym.</p> <p>2. Dane dotyczące lotnisk, o których mowa w art. 18b ust. 3 pkt. 1:</p> <p>1) zawierają co najmniej dane, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit a–f, oraz:</p> <p>a) informację o dostępności lub braku dostępności asysty</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>dla osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się,</p> <p>b) kod lotniska nadany przez International Air Transport Association (IATA);</p> <p>2) obejmują również inne dane, o których mowa ust. 1 pkt 2 lit. b–d, w przypadku gdy informacje podstawowe już istnieją, stosownie do zakresu opisanego w profilu krajowym.</p> <p>3. Zbiór danych, o których mowa w ust. 1 i 2, wraz z metadanymi i deklaracją zgodności przekazuje do Rejestru i na bieżąco aktualizuje odpowiedni właściciel obiektu lub, w przypadku, gdy obiekt został przekazany w zarządzanie, zarządzający, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Rejestr, z zastrzeżeniem art. 43a ust. 12.</p> <p>4. Dane w Rejestrze, poza wymienionymi w ust. 1 i 2:</p> <p>1) zawierają:</p> <p>a) identyfikator przystanku komunikacyjnego, dworca lub lotniska – nadawany przez system obsługujący Rejestr,</p> <p>b) dane, o których mowa w art. 18b ust. 3 pkt 2 – uzupełniane przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5;</p> <p>2) mogą zawierać w zależności od potrzeb inne dane pochodzące z publicznych rejestrów.</p> <p>5. Dane z Rejestru ujawniane są w KPD MMTIS.”;</p> <p>7) w art. 25 w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) z zastrzeżeniem art. 46 ust. 1 pkt 4, określa przystanki</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>komunikacyjne lub dworce:</p> <p>a) o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 7,</p> <p>b) wskazane w uchwale, o której mowa w art. 15 ust. 2;”;</p> <p>8) w art. 28 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Wydanie zaświadczenia jest poprzedzone uczynieniem przez organizatora przystępnym rozkładu jazdy i udostępnienie go KPD MMTIS niezwłocznie, w sposób o którym mowa w Art. 43a ust. 7–10.”;</p> <p>9) po art. 43 dodaje się art. 43a i 43b w brzmieniu:</p> <p>„Art. 43a. 1. KPD MMTIS prowadzi minister właściwy do spraw transportu lub podmiot przez niego wskazany za pomocą systemu teleinformatycznego, administrując tym systemem, z zastrzeżeniem ust. 12.</p> <p>2. KPD MMTIS obejmuje zbiory danych:</p> <p>1) z zakresu:</p> <p>a) przewozów regularnych, o których mowa w ustawie o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz.1490, 1676, 1795 i 1843),</p> <p>b) przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 12,</p> <p>c) innych danych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia 2017/1926– wraz z opisującymi je metadanymi;</p> <p>2) odnoszące się do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>3) przystępne.</p> <p>3. KPD MMTIS służy przetwarzaniu, standaryzacji, integrowaniu i zapewnianiu dostępności danych, o których</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>mowa w ust. 2.</p> <p>4. Podmiot, który prowadzi KPD MMTIS określi i udostępni na stronie podmiotowej urzędu obsługującej ten podmiot:</p> <p>1) profile krajowe;</p> <p>2) szczegółowy zakres danych, o których mowa ust. 2 pkt 1, w tym w szczególności danych o rozkładach jazdy; okres przechowywania danych, o których mowa ust. 2 pkt 1, nie krótszy niż okres ich ważności i nie dłuższy niż 5 lat od dnia upływu ich ważności, uwzględniając przesłanki, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. e rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE;</p> <p>4) zakres informacyjny i strukturę metadanych opisujących dane;</p> <p>5) wzory deklaracji zgodności w postaci formularza elektronicznego.</p> <p>5. Podmiot, który prowadzi KPD MMTIS może ograniczyć dostępność danych, o których mowa w ust. 2 w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego.</p> <p>6. Posiadaczem danych jest:</p> <p>1) w zakresie przystanków komunikacyjnych i dworców – właściciel lub zarządzający obiektem;</p> <p>2) w zakresie danych o strefie biletowej – właściwy organizator ustalający taryfy lub przewoźnik korzystający z obiektu;</p> <p>3) w zakresie rozkładów jazdy w przewozach regularnych w</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>krajowym transporcie drogowym oraz przewozów regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym, o których mowa w ustawie o transporcie drogowym – przewoźnik;</p> <p>4) w zakresie rozkładów jazdy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 12 – organizator, a w przypadku transportu kolejowego – zarządca infrastruktury w rozumieniu art. 4, pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym;</p> <p>5) w zakresie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym oraz przewozów regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym i zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego – upoważnione organy wydające odpowiednie zaświadczenia lub zezwolenia;</p> <p>6) w zakresie pozostałych danych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia 2017/1926 – inny posiadacz danych będący osobą fizyczną, osobą prawną lub jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, niebędącą organem administracji.</p> <p>7. Z zastrzeżeniem ust. 10, posiadacz danych jest obowiązany do uczynienia dostępnym, zgodnym z właściwym profilem krajowym, w KPD MMTIS:</p> <p>1) zbioru danych lub</p> <p>2) bezpośrednich źródeł dostępu do zbioru danych – wraz z opisującymi zbiór danych metadanymi i deklaracją zgodności.</p> <p>8. Posiadacz danych na bieżąco odnotowuje zmiany w zbiorach danych niezwłocznie po ich wystąpieniu czyniąc je dostępnym w KPD MMTIS we właściwy dla siebie sposób,</p>
--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>aktualizując również deklarację zgodności i metadane.</p> <p>9. Zapewnianie dostępności danych do KPD MMTIS odbywa się poprzez system teleinformatyczny niezwłocznie po ich utworzeniu lub aktualizacji.</p> <p>10. Każdy posiadacz danych czyniący dostępnymi dane za pośrednictwem KPD MMTIS może to robić przez pełnomocnika zgodnie z obowiązującymi umowami, w tym za pośrednictwem bazy danych lub agregatora prowadzonych przez osoby trzecie. Nie zwalnia to posiadacza danych pierwotnych z obowiązku złożenia deklaracji zgodności.</p> <p>11. Podmiot świadczący usługi w zakresie informacji o podróży, w rozumieniu rozporządzenia 2017/1926, czyni informację o tych usługach dostępną w KPD MMTIS niezwłocznie po ich uruchomieniu. Wraz z uczynieniem dostępnymi informacji o tych usługach, składa również deklarację zgodności i uzupełnia metadane opisujące te usługi.</p> <p>12. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób funkcjonowania KPD MMTIS, a także terminy i minimalny zakres danych udostępnianych w KPD MMTIS, mając na uwadze efektywność działania systemu.</p> <p>13. Minister właściwy do spraw transportu może wskazać do prowadzenia KPD MMTIS podmiot, o którym mowa w ust. 1, pod warunkiem zapewnienia:</p> <p>1) przez ten podmiot:</p> <p>a) rozliczalności i niezawodności jego prowadzenia,</p> <p>b) integralności, rozliczalności, dostępności, autentyczności</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>i niezaprzeczalności zbiorów danych w nim dostępnych,</p> <p>c) warunków organizacyjnych i technicznych zapewniających ochronę przetwarzanych danych osobowych, w szczególności zabezpieczenia danych przed nieuprawnionym dostępem, nielegalnym ujawnieniem lub pozyskaniem, a także przed ich modyfikacją, uszkodzeniem, zniszczeniem lub utratą, w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w art. 28 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE;</p> <p>2) możliwości przeprowadzenia przez tego ministra kontroli spełnienia warunków, o których mowa w pkt 1.</p> <p>Art. 43b. 1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza ocenę spełnienia wymogów rozporządzenia 2017/1926 w stosunku do posiadaczy danych i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży, w rozumieniu art. 9 tego rozporządzenia. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2025 r. poz. 568).</p> <p>2. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przeprowadza weryfikację deklaracji zgodności ze stanem faktycznym, z własnej inicjatywy lub na wniosek podmiotu, o którym mowa w art. 43a ust. 1.</p> <p>3. Podmiot, o którym mowa w art. 43a ust. 1, zapewnia dostęp do składanych deklaracji zgodności i danych dostępnych w KPD MMTIS oraz informacji z nimi związanych na potrzeby weryfikacji, o której mowa w ust.</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>2.</p> <p>4. Po zakończeniu oceny, o której mowa w ust. 1 Instytut Badawczy Dróg i Mostów sporządza informację i przedstawia ją podmiotowi, który był oceniany.</p> <p>5. Informacja zawiera:</p> <p>a) nazwę i adres podmiotu ocenianego,</p> <p>b) datę rozpoczęcia i zakończenia oceny,</p> <p>c) zakres oceny,</p> <p>d) wyniki przeprowadzonej oceny, ze wskazaniem ustaleń, na których zostały oparte,</p> <p>e) zalecenia lub wnioski w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości.</p> <p>6. Informacja, o której mowa w ust. 5 przekazywana jest podmiotowi, o którym mowa w art. 43a ust. 1. Podmiot ten może zawiesić publikację danych jeśli stwierdzono rażące nieprawidłowości, o których mowa w ust. 5 lit. d, do czasu ich naprawienia.</p> <p>7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów przygotowuje i przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku sprawozdanie za rok poprzedni na temat złożonych deklaracji zgodności i wyników ocen wyrywkowych.</p> <p>8. Instytut Badawczy Dróg i Mostów prowadzi współpracę, o której mowa w art. 5 ust. 3 dyrektywy ITS w odniesieniu do oceny zgodności, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z podmiotem, o którym mowa w art. 43a ust. 1.";</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>10) w art. 46 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4) w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce, o których dane są dostępne w Rejestrze;”.</p> <p>11) w art. 49 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5) liczbę dworców i przystanków na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy oraz liczbę tych obiektów, o których dane dostępne są w Rejestrze;”</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>2) w art. 1 w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) sposób realizacji obowiązków zapewniania przystępności oraz dostępności danych dotyczących podróży opartych na posiadanych informacjach podstawowych spoczywających na przewoźnikach drogowych – w rozumieniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, s. 1, Dz. Urz. UE L z 13.02.2024 str. 490) zwanego dalej „rozporządzeniem 2017/1926” a wynikających z postanowień art. 6a ust 1 i art. 7 ust. 1a dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2010/40/UE z dnia 7</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>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) zwanej dalej „Dyrektywą ITS”.”;</p> <p>3) po art. 18b dodaje się art. 18c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 18c. Przewoźnik, na podstawie wydanego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym, jest obowiązany do uczynienia dostępnym zbioru danych o rozkładzie jazdy w KPD MMTIS, o którym mowa w ustawie – 11 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843), w sposób określony w art. 43a ust. 7-10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym niezwłocznie po uzyskaniu tego zezwolenia, z zastrzeżeniem ust. 12 tego artykułu.”;</p> <p>4) w art. 22:</p> <p>a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) proponowany rozkład jazdy sporządzony zgodnie z właściwym profilem krajowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym”;</p> <p>b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) rozkład jazdy sporządzony zgodnie z właściwym profilem krajowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, uzgodniony z zagranicznym przewoźnikiem drogowym przewidzianym do prowadzenia przewozów regularnych na danej linii regularnej;”;</p> <p>5) w art. 22a w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p>
--	--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>„1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym w przypadku gdy wnioskodawca:</p> <p>a) nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji, lub</p> <p>b) nie przedstawi rozkładu jazdy sporządzonego zgodnie z właściwym profilem krajowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”;</p> <p>6) w art. 23 w ust. 1 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:</p> <p>„e) wnioskodawca nie przedstawi rozkładu jazdy sporządzonego zgodnie z właściwym profilem krajowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;”</p> <p>Art. 5. Podmioty, o których mowa w art. 43b ust. 5, 6 i 8 ustawy zmienianej w art. 1, przekazujące dane do KPD GDDKiA przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy, składają Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów deklarację, o której mowa w art. 43b ust. 15 i 16 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy.</p> <p>Art. 6. Podmioty, o których mowa w art. 43a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, posiadające aplikacje ITS lub usługi ITS przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy, zapewniają ich zgodność ze specyfikacjami wydanymi przez</p>
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

			<p>Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 8 dyrektywy ITS w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy.</p> <p>Art. 7. Z zastrzeżeniem art. 10, do postępowań o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 8. Z zastrzeżeniem art. 10, do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego i postępowań w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 9. Dotychczasowe zasady funkcjonowania tymczasowego Krajowego Punktu Dostępu do informacji o podróżach multimodalnych opisane na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu obowiązują do 31 grudnia 2029 r., z zastrzeżeniem art. 43a ust. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Art. 10. 1. Zezwolenia, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym i zaświadczenia, o których mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wydane od 1 stycznia 2029 r. gromadzi się w KPD MMTIS, o którym mowa w art. 43a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. – 22</p> <p>2. W terminie do 1 stycznia 2030 r. organ upoważniony do wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust.1 ustawy</p>
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				o transporcie drogowym i organ upoważniony do wydania zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wprowadza do KPD MMTIS, o którym mowa w art. 43a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wydane i pozostające w obrocie prawnym zezwolenia i zaświadczenia.
Art. 1 ust. 1 pkt. 7)	2. Państwa członkowskie zapewniają, aby usługi ITS określone w załączniku IV były jak najszybciej wdrażane w odniesieniu do zasięgu geograficznego określonego w tym załączniku, a w każdym razie nie później niż w odpowiednich terminach określonych w tym załączniku.”;	T	Art. 1 pkt 7) dot. art. 43b	<p>Art. 43b. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad świadczy bezpłatnie usługę ITS co najmniej w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym w zakresie informacji, o których mowa w pkt 3 załącznika nr 3 do ustawy, na drogach krajowych w transeuropejskiej sieci drogowej.</p> <p>3. Usługa ITS, o której mowa w ust. 2, świadczona jest co najmniej za pomocą znaków zmiennej treści lub strony internetowej urzędu obsługującego Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>7. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad do zbierania danych, o których mowa w ust. 5 i 6, oraz świadczenia usługi ITS, o której mowa w ust. 2 może wykorzystywać system teleinformatyczny obsługujący zarządzanie ruchem.13. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy utworzone lub zaktualizowane w dniu określonym w kolumnie III tego załącznika lub po</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>tym dniu są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA od tego dnia.</p> <p>14. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy istniejące przed dniem określonym w kolumnie IV tego załącznika są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA niezwłocznie po tym dniu.</p>
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	<p>8) art. 7 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 7</p> <p>Zmiany w załączniku III</p> <p>1. Przed przyjęciem aktów delegowanych na podstawie niniejszego artykułu Komisja, w ramach powtarzającego się procesu konsultacji i we współpracy z ekspertami wyznaczonymi przez państwa członkowskie i zainteresowanymi stronami, ustala dojrzałość opisów treści cyfrowych rodzajów danych, które mają być udostępniane zgodnie z art. 6a, oraz zapewnia zakończenie odpowiednich prac przygotowawczych.</p>	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	<p>1a. Po przeprowadzeniu analizy kosztów i korzyści oraz odpowiednich konsultacji, a także z uwzględnieniem rozwoju rynku i technologii w całej Unii Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12, w celu zmiany załącznika III poprzez:</p> <p>a) dodanie rodzajów danych, które wchodzą w zakres jednej z kategorii lub podkategorii danych, o których mowa w załączniku III, i które są wymienione w specyfikacjach</p>	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>ustanowionych na podstawie art. 6 ust. 8, w przypadku gdy przystępność takich rodzajów danych przynosi, zgodnie z analizą kosztów i korzyści, istotne i wyraźnie uzasadnione korzyści i poprawę pod względem zrównoważonego charakteru transportu, bezpieczeństwa i ochrony transportu lub efektywności transportu i zarządzania nim, oraz określenie mających zastosowanie dat;</p> <p>b) w przypadku gdy jest to wyraźnie uzasadnione, usunięcie rodzajów danych z załącznika III;</p> <p>c) określenie mających zastosowanie dat dla rodzajów danych wymienionych w załączniku III w przypadkach, w których do dnia 20 grudnia 2023 r. nie określono dat.</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	<p>2. Akty delegowane przyjęte na mocy ust. 1a niniejszego artykułu muszą być zgodne z rodzajami danych określonymi w ostatnim programie roboczym przyjętym zgodnie z art. 4a. Te akty delegowane muszą odnosić się, w stosownych przypadkach, do treści cyfrowych zdefiniowanych w ramach prac przygotowawczych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty delegowane nie mogą obejmować więcej niż jednego obszaru priorytetowego.</p>	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	<p>3. Zasięg geograficzny rodzaju danych, o którym mowa w ust. 1a lit. a) i c), musi być taki sam jak zasięg określony w załączniku III albo bardziej ograniczony niż zasięg określony w</p>	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	załączniku III dla kategorii lub podkategorii, do których należy dany rodzaj danych, zgodnie z, w stosownych przypadkach, podejściem etapowym.			
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	<p>4. Daty określone w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 1a lit. a) i c):</p> <p>a) w odniesieniu do trzeciej kolumny załącznika III – nie mogą być wcześniejsze niż dwa lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego i w stosownych przypadkach muszą być zgodne z podejściem etapowym;</p> <p>b) w odniesieniu do czwartej kolumny załącznika III – nie mogą być wcześniejsze niż cztery lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego.</p> <p>W przypadku gdy w załączniku III określono już datę w trzeciej kolumnie, data z czwartej kolumny:</p> <p>a) nie może być wcześniejsza niż dwa lata po dacie określonej w trzeciej kolumnie i nie może być wcześniejsza niż dwa lata po wejściu w życie danego aktu delegowanego;</p> <p>b) w odniesieniu do multimodalnych statycznych danych o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu) w całej sieci transportowej Unii nie może być wcześniejsza niż 31 grudnia 2032 r.</p> <p>Jeżeli jednak przystępność istniejących</p>	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	danych odpowiadających informacjom utworzonym lub zaktualizowanym przed datą określoną w trzeciej kolumnie załącznika III nie zostanie uznana za konieczną ze względu na to, że odpowiednie informacje stają się szybko nieaktualne, w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 1a lit. a) i c) niniejszego artykułu można wskazać w czwartej kolumnie załącznika III, że obowiązek określony w art. 6a ust. 1 akapit czwarty nie ma zastosowania do takich danych.			
Art. 1 ust. 1 pkt. 8)	5. Przyjmując akty delegowane na podstawie niniejszego artykułu, Komisja uwzględnia wymogi rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE, w szczególności dotyczące ryzyka ingerencji w dane osobowe, a także koszty i zasoby ludzkie niezbędne do udostępnienia odpowiednich danych o wystarczającym poziomie jakości, aby zapewnić ograniczenie do minimum tych ingerencji, kosztów i zasobów, w szczególności tych ponoszonych przez organy publiczne. Komisja uwzględnia również koszty i obciążenia administracyjne dla podmiotów prywatnych, które mogą być zobowiązane do dostarczania danych.”;	N	-	Przepisy o charakterze proceduralnym kierowane do KE.
Art. 1 ust. 1 pkt. 9)	9) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 7a Środki tymczasowe 1. Bez uszczerbku dla mechanizmów gotowości na incydenty i reagowania na nie,	N	-	Przepisy ust. 1 kierowane są do Komisji Europejskiej.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>takich jak mechanizmy ustanowione na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 (*), Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy, w sytuacji nadzwyczajnej, przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, ustanawiające środki zaradcze w celu zaradzenia przyczynom i skutkom tej sytuacji, takie jak zawieszenie obowiązków w zakresie obszarów priorytetowych określonych na podstawie art. 2. Komisja jak najszybciej informuje państwa członkowskie, gdy uzna, że wystąpiła sytuacja nadzwyczajna.</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 9)	<p>2. Komisja może przyjmować akty wykonawcze zgodnie z ust. 1 wyłącznie w przypadku nieprzewidzianej sytuacji nadzwyczajnej wynikającej z zagrożenia przystępności lub integralności usług ITS, które są przedmiotem specyfikacji przyjętych zgodnie z art. 6, w przypadku gdy taka sytuacja może zagrozić bezpiecznemu i prawidłowemu funkcjonowaniu unijnego systemu transportu lub mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, i tylko wtedy, gdy nie można oczekiwać, że zastosowanie mechanizmu reagowania na incydenty lub zmiana specyfikacji zgodnie z art. 6 zapewnią terminową i skuteczną reakcję. Środki przyjęte przez Komisję muszą być ściśle ograniczone do usuwania przyczyn i skutków takich sytuacji nadzwyczajnych.</p>	N	-	Przepisy ust. 2 kierowane są do Komisji Europejskiej.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

Art. 1 ust. 1 pkt. 9)	3. Przyjęcie środków tymczasowych zgodnie z niniejszym artykułem pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w zakresie podejmowania działań w sytuacjach nadzwyczajnych związanych z kwestiami bezpieczeństwa narodowego lub obronności, które mają wpływ na aplikacje i usługi ITS wdrażane na ich terytorium.	T	Art. 1. pkt. 7) dot. art. 43b. ust. 3) oraz art. 3 pkt. 9) dot. art. 43a. ust. 5.	Art. 1. pkt. 7) Art. 43c ust 3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może ograniczyć możliwość uzyskiwania danych, o których mowa w ust. 1 oraz świadczenia usługi ITS, w sytuacji gdy ich udostępnienie stanowiłoby zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku publicznego. art. 3 pkt. 9) Art. 43a ust. 5. Podmiot, który prowadzi KPD MMTIS może ograniczyć dostępność danych, o których mowa w ust. 2 w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego.
Art. 1 ust. 1 pkt. 9)	4. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 1, przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 3. Okres ważności tych aktów wykonawczych nie może przekraczać ośmiu miesięcy. Komisja informuje państwa członkowskie, gdy uzna, że sytuacja nadzwyczajna zakończyła się. Komisja uchyla te akty wykonawcze, gdy sytuacja nadzwyczajna zakończy się lub gdy Komisja zmieni odpowiednie specyfikacje w celu zaradzenia sytuacji, w zależności od tego, która z tych sytuacji wystąpi jako pierwsza.	N	-	Przepisy ust. 4 kierowane są do Komisji Europejskiej.
Art. 1 ust. 1 pkt. 10)	10) art. 8 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 8 Normy 1. Normy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności, zgodności i ciągłości w	N	-	Przepisy o charakterze ogólnym stosowane wprost kierowane do Komisji Europejskiej nie wymagają wdrożenia.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>celu wdrażania i operacyjnego stosowania ITS opracowuje się w odniesieniu do obszarów priorytetowych oraz w odniesieniu do działań priorytetowych. W tym celu Komisja, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15, zwraca się do odpowiednich organów normalizacyjnych zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) o dołożenie wszelkich niezbędnych starań, by szybko przyjąć wspomniane normy.</p> <p>2. Przy wydawaniu upoważnienia organom normalizacyjnym przestrzega się zasad określonych w załączniku II oraz wszelkich przepisów funkcjonalnych zawartych w specyfikacji przyjętej zgodnie z art. 6.</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 11)	<p>11) art. 10 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 10</p> <p>Przepisy dotyczące ochrony danych i prywatności</p> <p>1. Dane, które stanowią dane osobowe zdefiniowane w art. 4 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (*), przetwarzane są na podstawie niniejszej dyrektywy wyłącznie w zakresie, w jakim takie przetwarzanie jest niezbędne do realizacji aplikacji, usług i działań ITS określonych w załączniku I niniejszej dyrektywy w celu zapewnienia bezpieczeństwa lub ochrony ruchu drogowego oraz lepszego zarządzania</p>	T	<p>Art. 1 pkt 7 dot. nowego art. 43b ust. 1</p> <p>Art. 3 pkt.6 dot. nowego art. 18b ust 5</p>	<p>Art. 43b. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>5. Dane w Rejestrze są jawne i udostępniane nieodpłatnie. Dane te nie stanowią danych osobowych zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	ruchem, mobilnością lub incydentami.			
Art. 1 ust. 1 pkt. 11)	2. W przypadku gdy specyfikacje przyjęte na podstawie art. 6 dotyczą przetwarzania danych, które są danymi osobowymi zdefiniowanymi w art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679, określa się w nich kategorie tych danych i przewiduje się w nich odpowiednie zabezpieczenia w zakresie ochrony danych osobowych na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy 2002/58/WE. W takich przypadkach ocena skutków, o której mowa w art. 6 ust. 7 niniejszej dyrektywy, obejmuje analizę wpływu takiego przetwarzania na ochronę osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych.	N	-	Ust. 2 kierowany jest do KE w przypadku opracowania nowych specyfikacji, o których mowa w art. 6 Dyrektywy 2010/40/UE
Art. 1 ust. 1 pkt. 11)	3. Jeżeli anonimizacja jest technicznie wykonalna, a cele przetwarzania danych można osiągnąć za pomocą danych zanonimizowanych, stosuje się dane zanonimizowane.	T	Art. 1 pkt 7 dot. nowego art. 43b ust. 1 i 17	<p>Art. 43b. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>17. Przekazywanie danych do KPD GDDKiA przez podmioty, o których mowa w ust. 5, 6 i 8, odbywa się na zasadach i przy użyciu znormalizowanego formatu, o którym mowa w art. 4, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670. Dane te nie powinny stanowić danych osobowych w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

Art. 1 ust. 1 pkt. 11)	4. Jeżeli anonimizacja nie jest technicznie wykonalna lub cele przetwarzania danych nie mogą zostać osiągnięte za pomocą danych zanonimizowanych, dane są pseudonimizowane, pod warunkiem że pseudonimizacja jest technicznie wykonalna, a cele przetwarzania danych można osiągnąć przy użyciu danych pseudonimicznych.	T	Art. 1 pkt 6 dot. nowego art. 43b ust. 1 i 17	<p>Art. 43b. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi Krajowy Punkt Dostępu do danych o drogach publicznych, ruchu na tych drogach i danych o bezpiecznych i chronionych parkingach, zwany dalej „KPD GDDKiA” na zasadach określonych w art. 18 ust. 2 pkt 12. W KPD GDDKiA nie są gromadzone dane osobowe w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p> <p>17. Przekazywanie danych do KPD GDDKiA przez podmioty, o których mowa w ust. 5, 6 i 8, odbywa się na zasadach i przy użyciu znormalizowanego formatu, o którym mowa w art. 4, art. 5 ust. 1 rozporządzenia 885/2013, art. 7 ust. 1 rozporządzenia 886/2013 oraz art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 6 ust. 1 i 5 oraz art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia 2022/670. Dane te nie powinny stanowić danych osobowych w rozumieniu art. 4 pkt 1 rozporządzenia 2016/679.</p>
Art. 1 ust. 1 pkt. 12)	<p>12)</p> <p>dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 10a</p> <p>Unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS</p> <p>Specyfikacje dla obszaru priorytetowego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. d), które Komisja przyjmie w ramach wykonywania swoich uprawnień na podstawie art. 6 ust. 8, obejmują unijny system zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS, o którym mowa w pkt 4.3 załącznika I. Specyfikacje dotyczące tego systemu określają obowiązki związane z następującymi rolami:</p> <p>a) organ ds. polityki certyfikacji C-ITS;</p>	N	-	Obowiązek skierowany do Komisji Europejskiej dotyczący unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi w usługach C-ITS

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>b) podmiot zarządzający zaufaną listą C-ITS;</p> <p>c) punkt kontaktowy ds. C-ITS.</p> <p>Komisja jest odpowiedzialna za zapewnienie realizacji obowiązków związanych z tymi rolami.”;</p>			
Art. 1 ust. 1 pkt. 13)	<p>13) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 i 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 grudnia 2023 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.”;</p>	N	-	Nie wymaga implementacji – przepis proceduralny.
Art. 1 ust. 1 pkt. 13)	<p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 i 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w</p>	N	-	Nie wymaga implementacji – przepis proceduralny.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.”;			
Art. 1 ust. 1 pkt. 13)	c) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 lub 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;	N	-	Nie wymaga implementacji – przepis proceduralny.
Art. 1 ust. 1 pkt. 14)	14) art. 15 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 15 Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga Europejski Komitet ds. ITS (EIC). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.	N	-	Nie wymaga implementacji przepis proceduralny kierowany do Komisji Europejskiej.
Art. 1 ust. 1 pkt. 14)	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	Nie wymaga implementacji przepis proceduralny kierowany do Komisji Europejskiej.
Art. 1 ust. 1 pkt. 14)	3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5.	N	-	Nie wymaga implementacji przepis proceduralny kierowany do Komisji Europejskiej.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

Art. 1 ust. 1 pkt. 14)	<p>4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p>	N	-	Nie wymaga implementacji przepis proceduralny kierowany do KE.
Art. 1 ust. 1 pkt. 15)	<p>15) art. 17 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 17</p> <p>Sprawozdawczość</p> <p>1. Do dnia 21 marca 2025 r. państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy i aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie, a także w sprawie ich głównych krajowych działań i projektów dotyczących obszarów priorytetowych oraz dotyczących przystępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV.</p>	N	-	Nie wymaga implementacji – obowiązek wynika z przepisów ogólnych dot. funkcjonowania UE. Sprawozdanie PL zostało opracowane i złożone KE w terminie wskazanym w przepisie.
Art. 1 ust. 1 pkt. 15)	<p>2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wzór pierwszego sprawozdania i sprawozdania z postępów w wykonywaniu, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania na potrzeby oceny wykonywania niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. W tych aktach wykonawczych, w świetle zasady proporcjonalności i na podstawie najlepszych praktyk, dokonuje się</p>	N	-	Ust. 2. kierowany do KE nie wymaga implementacji.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	rozdzielenia między obowiązkowymi kluczowymi wskaźnikami skuteczności działania, które należy uwzględnić w sprawozdaniach, a dodatkowymi wskaźnikami, które mogą być w stosownych przypadkach włączane do takich sprawozdań. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 4.			
Art. 1 ust. 1 pkt. 15)	3. Po przekazaniu pierwszego sprawozdania państwa członkowskie przekazują co trzy lata sprawozdania z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Komisja zapewnia, aby terminy składania sprawozdań określone w aktach delegowanych przyjętych na podstawie art. 6 były dostosowane do tej częstotliwości.	T	Art. 1 pkt. 7) dot. art. 43e. ust. 1-5 oraz art. 4	<p>Przepis dotyczy obowiązków sprawozdawczych PCz. Jako taki nie wymaga implementacji, sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 zostało przekazane KE we wskazanym terminie. Jednak w związku z obowiązkami w zakresie cyfryzacji i wdrażania usług z załącznika III i IV nałożonych na węzły miejskie sieci TEN-T oraz postanowienia wydanej na podstawie ust. 2 Decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/264 z dnia 11 listopada 2024 r. ustanawiającej wzór, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE zaproponowano rozwiązania prawne porządkujące ten proces w PL, a także w związku z przepisem Dyrektywy – art. 5 zapewniający PCz swobodę decyzji o wdrażaniu aplikacji i usług ITS w zakresie obszarów priorytetowych Dyrektywy w sprawozdaniu należy ująć informacje dot. działań podejmowanych przez wszystkich interesariuszy.</p> <p>Art. 1 pkt 6):</p> <p>Art. 43e. 1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie z wykonania Dyrektywy ITS i aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie, a także w sprawie głównych krajowych działań i projektów</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>dotyczących obszarów priorytetowych oraz dotyczących przystępności danych i usług wymienionych w załącznikach III i IV tej dyrektywy.</p> <p>2. Sprawozdanie opracowywane jest według wzoru określonego w Decyzji Komisji Europejskiej wydanej na podstawie art. 17 ust. 2 Dyrektywy ITS.</p> <p>3. Sprawozdanie opracowywane jest na podstawie informacji przekazanych przez właściwe podmioty, o których mowa w art. 43a ust. 1, art. 43b ust. 5, 6 i 9 i art. 43d ust. 1 oraz KPD GDDKiA i KPD MMTIS, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 30 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843), według stanu na dzień 31 grudnia roku kalendarzowego nie później niż do dnia 31 stycznia roku następnego co 3 lata.</p> <p>4. Informacja przekazana przez właściwe podmioty, o których mowa w ust. 3, dotyczy realizowanych przez nie działań w odniesieniu do obszarów priorytetowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 Dyrektywy ITS, z uwzględnieniem wskaźników skuteczności działania określonych przez Komisję Europejską w Decyzji, o której mowa w ust. 2.5. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, jest przekazywane przez ministra właściwego do spraw transportu Komisji Europejskiej co 3 lata, w terminie do 21 marca.</p> <p>Art. 4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie, o którym mowa w art. 43e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 21 marca 2028 r.</p>
Art. 1 ust. 1	4. Nie później niż 12 miesięcy po upływie każdego terminu składania sprawozdań przez	N	-	Przepis kierowany do KE nie wymaga implementacji.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

pkt. 15)	państwa członkowskie Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz aktów delegowanych przyjętych na jej podstawie. Do sprawozdania dołączana jest analiza funkcjonowania i wykonywania art. 5–11 i art. 16, w tym analiza wykorzystanych i potrzebnych zasobów finansowych. W stosownych przypadkach sprawozdanie zawiera także ocenę potrzeby wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy.”;			
Art. 1 ust. 1 pkt. 16)	16) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 18a Przegląd Do dnia 31 grudnia 2028 r., na podstawie ostatniego sprawozdania Komisji przygotowanego zgodnie z art. 17 ust. 4, Komisja dokonuje przeglądu art. 6a, art. 7 oraz załączników III i IV i może, w stosownych przypadkach, przedłożyć wniosek dotyczący zmiany. W szczególności Komisja może, na podstawie postępów poczynionych w odniesieniu do przystępności i dostępności danych oraz wdrażania usług, a także biorąc pod uwagę ich zwiększone wykorzystanie za pośrednictwem aplikacji ITS, zaproponować dostosowanie zasięgu geograficznego niektórych rodzajów danych i usług oraz dodanie rodzajów danych i usług uznanych za kluczowe dla dalszego wdrażania ITS.”;	N	-	Nie wymaga implementacji, przepisy kierowane są do Komisji Europejskiej.

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

Art. 1 ust. 1 pkt. 17)	17) załącznik I zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszej dyrektywy;	N	-	Przepis o charakterze porządkowym samodzielnie nie niesie skutków prawnych.
Art. 1 ust. 1 pkt. 18)	18) załącznik II zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;	N	-	Przepis o charakterze porządkowym samodzielnie nie niesie skutków prawnych.
Art. 1 ust. 1 pkt. 19)	19) tekst załącznika III do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik III;	N	-	Przepis o charakterze porządkowym samodzielnie nie niesie skutków prawnych.
Art. 1 ust. 1 pkt. 20)	20) tekst załącznika IV do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik IV.	N	-	Przepis o charakterze porządkowym samodzielnie nie niesie skutków prawnych.
Art. 2	<p>Artykuł 2</p> <p>Transpozycja</p> <p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 21 grudnia 2025 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.</p> <p>Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wypełnienia obowiązku sprawozdawczego określonego w art. 17 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE przed upływem terminu składania sprawozdania przewidzianego w tym artykule.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie</p>	N	-	<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 weszła w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, tj. w dniu 20 grudnia 2023 r. Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy termin implementacji upływa z dniem 21 grudnia 2025 r.</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.</p> <p>Okresy przejściowe dotyczą terminów obowiązku cyfryzacji określonych grup informacji i publikacji danych w wersjach do odczytu maszynowego poprzez krajowe punkty dostępu do danych o którym mowa w czterech rozporządzeniach uzupełniających dyrektywę 2010/40/UE, tj. rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym dyrektywę w sprawie</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.			<p>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; 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); 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.U. L 122 z 25.4.2022, p. 1–16); rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 14.05.2019, str. 24 oraz Dz. Urz. UE L 490 z 13.02.2024, str. 1):</p> <p>1) art. 3 pkt 6, 9 w zakresie art. 43b, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.;</p> <p>2) art. 3 pkt 9 w zakresie art. 43a ust. 1-11 i art. 2 pkt 4, 5 i 6, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;</p> <p>art. 3 pkt 7, 8 i 10, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.Przepis o charakterze ogólnym stosowany wprost nie wymaga wdrożenia.</p>
Art. 2	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji	N	-	Przepis o charakterze ogólnym stosowany wprost nie

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.			wymaga wdrożenia.
Art. 3	<p>Artykuł 3</p> <p>Wejście w życie</p> <p>Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p>	N	-	Przepis o charakterze ogólnym stosowany wprost nie wymaga wdrożenia
Art. 4	<p>Artykuł 4</p> <p>Adresaci</p> <p>Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.</p>	N	-	Przepis o charakterze ogólnym stosowany wprost nie wymaga wdrożenia
Załącznik 1	<p>ZAŁĄCZNIK I</p> <p>OBSZARY PRIORYTETOWE</p> <p>(o których mowa w art. 2)</p> <p>1. Obszar priorytetowy I: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności</p> <p>Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS w zakresie informacji i mobilności dla pasażerów obejmują następujące elementy:</p> <p>1.1. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej Unii usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej (w tym dostępnych na terenie całej Unii usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych)</p>	N	-	<p>Przepis uzupełniający do art. 2 ust. 1. dyrektywy 2010/40/UE kierowany do Komisji Europejskiej określający obszar dla opracowania specyfikacji oraz norm, o których mowa w art. 6 i art. 8. Z uwagi na art. 5 i art. 8 załącznik 1 został przywołany projekcie ustawy w art. 1 pkt. 3) dot. art. 43 a</p> <p>„6) w art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:””</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej Unii usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej i podobne usługi zapewniające funkcje informacyjne, rezerwacyjne lub zakupowe dla więcej niż jednego przewoźnika w ramach tego samego rodzaju transportu były dokładne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w oparciu o:</p> <p>1.1.1. przystępność i dostępność dla dostawców usług ITS istniejących i dokładnych danych o ruchu i podróżach multimodalnych, wykorzystywanych na potrzeby usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem;</p> <p>1.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w szczególności poprzez znormalizowane interfejsy;</p> <p>1.1.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony przystępnych danych o ruchu i podróżach multimodalnych, wykorzystywanych na potrzeby usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej;</p> <p>1.1.4. terminowe uaktualnianie przez</p>			
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>dostawców usług ITS informacji o podróżach multimodalnych, w tym informacji związanych z rezerwacjami i zakupem, w stosownych przypadkach, usług transportowych.</p> <p>1.2. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej Unii usług informacyjnych i nawigacyjnych dotyczące ruchu drogowego (w tym dostępnych na terenie całej Unii usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu)</p> <p>Określenie koniecznych wymogów, aby dostępne na terenie całej Unii usługi informacyjne i nawigacyjne dotyczące ruchu drogowego były dokładne i dostępne dla użytkowników ITS w skali transgranicznej, w oparciu o:</p> <p>1.2.1. przystępność i dostępność dla dostawców usług ITS i innych zainteresowanych stron istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu, w tym danych przekazywanych w czasie rzeczywistym, wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz do wykorzystania w mapach cyfrowych, bez uszczerbku dla wymogów związanych z bezpieczeństwem i zarządzaniem transportem;</p> <p>1.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i</p>			
---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w tym informacje zwrotne na temat jakości danych;</p> <p>1.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony przystępnych danych o drogach i ruchu wykorzystywanych do celów informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;</p> <p>1.2.4. terminowe uaktualnianie przez dostawców usług ITS informacji w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu dla użytkowników dróg i innych zainteresowanych stron.</p> <p>1.3. Specyfikacje dotyczące dostępnych na terenie całej Unii usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej oraz usług informacyjnych i nawigacyjnych dotyczących ruchu drogowego</p> <p>1.3.1. Określenie koniecznych wymogów dotyczących gromadzenia przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras, szczególnie dla pojazdów ciężarowych) oraz ich przekazywania dostawcom usług ITS, w oparciu o:</p> <p>1.3.1.1. przystępność i dostępność dla dostawców usług ITS istniejących danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji</p>			
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras) gromadzonych przez właściwe organy publiczne lub przez podmioty z sektora prywatnego;</p> <p>1.3.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi a dostawcami usług ITS i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami;</p> <p>1.3.1.3. terminowe uaktualnianie, przez właściwe organy publiczne lub – w stosownych przypadkach – przez podmioty z sektora prywatnego, danych o drogach i ruchu (tj. projektów organizacji ruchu, przepisów drogowych oraz zalecanych tras);</p> <p>1.3.1.4. terminowe uaktualnianie, przez dostawców usług ITS, usług i aplikacji ITS wykorzystujących te dane o drogach i ruchu.</p> <p>1.3.2. Określenie koniecznych wymogów, aby dane o drogach i ruchu oraz odpowiednie dane o podróży i multimodalnej infrastrukturze wykorzystywane na potrzeby map cyfrowych były dokładne i w miarę możliwości przystępne dla producentów map cyfrowych i dostawców usług, w oparciu o:</p> <p>1.3.2.1. przystępność i dostępność dla producentów map cyfrowych i dostawców usług istniejących danych o drogach i ruchu oraz odpowiednich danych o podróży i infrastrukturze multimodalnej wykorzystywanych do map cyfrowych;</p> <p>1.3.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany</p>			
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi i zainteresowanymi stronami a prywatnymi producentami map cyfrowych i dostawcami usług;</p> <p>1.3.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony danych o drogach i ruchu na potrzeby map cyfrowych;</p> <p>1.3.2.4. terminowe uaktualnianie map cyfrowych przez producentów map cyfrowych i dostawców usług.</p>			
Załącznik 1	<p>2. Obszar priorytetowy II: Usługi ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem</p> <p>Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS w zakresie podróży, transportu i zarządzania ruchem obejmują następujące elementy:</p> <p>2.1. Specyfikacje dotyczące usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami</p> <p>Określenie koniecznych wymogów w celu wsparcia i harmonizacji usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami, w oparciu o:</p> <p>2.1.1. przystępność i dostępność istniejących i dokładnych danych o drogach i ruchu oraz danych o wypadkach i incydentach na potrzeby służb odpowiedzialnych za</p>	N	-	<p>Przepis uzupełniający do art. 2 ust. 1 Dyrektywy 2010/40/UE kierowany do Komisji Europejskiej określający obszar dla opracowania specyfikacji oraz norm, o których mowa w art. 6 i art. 8. Z uwagi na art. 5 i art. 8 załącznik 1 został przywołany projekcie ustawy w art. 1 pkt. 3) dot. art. 43 a</p> <p>„6) w art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

zarządzanie ruchem i incydentami;			
2.1.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych, w tym danych o towarach mających znaczenie dla zarządzania ruchem i incydentami (np. przewóz towarów niebezpiecznych, ograniczenia dostępu związane z towarami, pojazdy o ponadnormatywnych wymiarach), między centrami zarządzania ruchem, centrami informacji o ruchu, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej, w szczególności poprzez znormalizowane interfejsy;			
2.1.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe zainteresowane strony przystępnych danych o drogach i ruchu oraz danych o wypadkach i incydentach, na potrzeby usług usprawniających zarządzanie ruchem i incydentami;			
2.1.4. przystępność i dostępność danych i synergia z innymi inicjatywami mającymi na celu wspieranie multimodalności, integracji rodzajów transportu i ułatwianie zmiany rodzaju transportu w europejskiej sieci transportowej na rzecz najbardziej zrównoważonych rodzajów transportu poprzez harmonizację i ułatwienie wymiany danych (*1).			
2.2. Specyfikacje dotyczące usług zarządzania mobilnością			
Określenie koniecznych wymogów w celu			

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>wsparcia rozwoju dokładnych usług zarządzania mobilnością przez organy transportu publicznego, w oparciu o:</p> <p>2.2.1. przystępność i dostępność(w znormalizowanym formacie) dla właściwych organów publicznych istniejących, dokładnych danych o drogach oraz ruchu i podróżach multimodalnych, potrzebnych do zarządzania mobilnością, bez uszczerbku dla wymogów ochrony danych;</p> <p>2.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy właściwymi organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i właściwymi dostawcami usług ITS, w skali transgranicznej;</p> <p>2.2.3. terminowe uaktualnianie przez właściwe organy publiczne i zainteresowane strony przystępnych danych o drogach oraz ruchu i podróżach multimodalnych, potrzebnych do zarządzania mobilnością.</p> <p>2.3. Unijne ramy dotyczące architektury ITS</p> <p>Określenie środków koniecznych w celu opracowania unijnej architektury ramowej ITS, obejmujących zwłaszcza związane z ITS zagadnienia interoperacyjności, ciągłości usług i aspekty dotyczące multimodalności, w ramach których państwa członkowskie i ich właściwe organy we współpracy z sektorem prywatnym mogą opracować swoją własną architekturę ITS na rzecz mobilności na</p>			
---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym.</p> <p>2.4. Aplikacje ITS a logistyka transportu towarowego</p> <p>Określenie koniecznych wymogów, aby wesprzeć realizację aplikacji ITS dla logistyki transportu towarowego, w szczególności śledzenia i namierzania towarów i innych usług związanych z ich widocznością na całej trasie i we wszystkich rodzajach transportu, w oparciu o:</p> <p>2.4.1. przystępność właściwych technologii ITS dla podmiotów opracowujących aplikacje ITS oraz ich wykorzystanie przez te podmioty;</p> <p>2.4.2. przystępność danych dotyczących ładunków, do których można uzyskać dostęp za pośrednictwem innych określonych ram wymiany danych (*2);</p> <p>2.4.3. wykorzystanie danych z określania położenia w narzędziach i centrach zarządzania ruchem.</p>			
Załącznik 1	<p>3. Obszar priorytetowy III: usługi ITS w zakresie bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego</p> <p>Specyfikacje i normy dotyczące usług ITS związanych z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego obejmują następujące elementy:</p> <p>3.1. Specyfikacje dotyczące interoperacyjnej</p>	N	-	<p>Przepis uzupełniający do art. 2 ust. 1. Dyrektywy 2010/40/UE kierowany do Komisji Europejskiej określający obszar dla opracowania specyfikacji oraz norm, o których mowa w art. 6 i art. 8. Z uwagi na art. 5 i art. 8 załącznik 1 został przywołany projekcie ustawy w art. 1 pkt. 3) dot. art. 43 a i pkt 7) dot. art. 50c</p> <p>6) w art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>usługi eCall na terenie całej Unii</p> <p>Określenie koniecznych środków służących zharmonizowanemu zapewnieniu interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej Unii, w tym:</p> <p>3.1.1. przystępność wymaganych danych z urządzeń pokładowych ITS w celu ich wymiany;</p> <p>3.1.2. dostępność niezbędnych urządzeń w centrach przyjmowania zgłoszeń o wypadkach otrzymujących dane wysyłane z pojazdów;</p> <p>3.1.3. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy pojazdami a centrami przyjmowania zgłoszeń o wypadkach, w tym ewentualna interakcja z danymi wchodzącymi w zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2020/1056 oraz z systemem e-CMR (*3), na przykład w przypadku towarów niebezpiecznych.</p> <p>3.2. Specyfikacje dotyczące usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych oraz usług w zakresie ich rezerwacji</p> <p>Określenie środków koniecznych do zapewnienia bazujących na ITS usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych, w szczególności na stacjach obsługi i parkingach przy drogach, oraz, gdy są dostępne, usług w</p>			<p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”</p> <p>8) po art. 50c dodaje się art. 50d w brzmieniu:</p> <p>„Art. 50d. Usługa ITS w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na drogach w transeuropejskiej sieci drogowej jest udostępniana nie później niż 31 grudnia 2026 r.”;</p>
--	---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>zakresie ich rezerwacji, w oparciu o:</p> <p>3.2.1. dostępność dla użytkowników informacji drogowych dotyczących parkowania;</p> <p>3.2.2. ułatwienie elektronicznej wymiany danych pomiędzy parkingami przydrożnymi i miejscami parkingowymi, centrami i pojazdami;</p> <p>3.2.3. wyposażenie pojazdów i drogowych obiektów parkingowych we właściwe technologie ITS w celu aktualizowania informacji dotyczących dostępnych miejsc parkingowych na potrzeby rezerwacji.</p> <p>3.3. Specyfikacje dotyczące minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym</p> <p>Określenie minimalnych wymogów dotyczących „powszechnych informacji o ruchu” związanych z bezpieczeństwem drogowym, dostarczanych, w miarę możliwości, bezpłatnie wszystkim użytkownikom, jak również minimalnej zawartości tych wymogów, w oparciu o:</p> <p>3.3.1. 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;</p> <p>3.3.2. wdrożenie lub wykorzystywanie</p>			
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>środków do wykrywania lub określania zdarzeń i warunków związanych z bezpieczeństwem;</p> <p>3.3.3. określenie i stosowanie znormalizowanej listy informacji o zdarzeniach drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), która powinna być przekazywana użytkownikom ITS bezpłatnie;</p> <p>3.3.4. zgodność i integrację „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje w czasie rzeczywistym o ruchu i informacje o podróżach multimodalnych.</p> <p>3.4. Specyfikacje w odniesieniu do innych działań</p> <p>3.4.1. Określenie koniecznych środków służących zwiększaniu bezpieczeństwa użytkowników dróg w zakresie pokładowych interfejsów interakcji człowieka z urządzeniami, w zakresie korzystania z urządzeń nomadycznych, w tym telefonów komórkowych, wspierających prowadzenie pojazdu lub operacje transportowe, jak również w zakresie bezpieczeństwa komunikacji wewnątrz pojazdu, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 (*4), (UE) nr 168/2013 (*5) oraz (UE) 2018/858 (*6).</p> <p>3.4.2. Określenie koniecznych środków</p>			
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>służących poprawie bezpieczeństwa i komfortu szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, w odniesieniu do wszystkich właściwych aplikacji ITS, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 oraz (UE) 2018/858.</p> <p>3.4.3. Określenie koniecznych środków w celu wyposażenia pojazdów i infrastruktury drogowej w zaawansowane systemy informacyjne wspierające kierowcę, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 oraz (UE) 2018/858.</p> <p>3.4.4. Określenie koniecznych środków służących ułatwieniu wymiany informacji między dostawcami usług w zakresie aplikacji ITS związanych z bezpieczeństwem, takich jak pomoc w odzyskiwaniu skradzionych pojazdów lub towarów, a właściwymi organami publicznymi, z należytym uwzględnieniem innych istniejących i powstających ram mających na celu ułatwienie wymiany danych w zakresie mobilności i transportu, które wykraczają poza zakres stosowania rozporządzeń (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 oraz (UE) 2018/858.</p>			
Załącznik 1	4. Obszar priorytetowy IV: usługi ITS na rzecz współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.	N	-	Przepis uzupełniający do art. 2 ust. 1. dyrektywy 2010/40/UE kierowany do Komisji Europejskiej określający obszar dla opracowania specyfikacji oraz norm, o których mowa w art. 6 i art. 8. Z uwagi na art. 5 i art. 8 załącznik 1

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>Specyfikacje i normy dotyczące powiązania pojazdów z infrastrukturą transportową, zwiększające świadomość i umożliwiające świadczenie wysoce zautomatyzowanych usług w zakresie mobilności, obejmują następujące elementy, bez uszczerbku dla specyfikacji i norm określonych w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 oraz (UE) 2018/858:</p> <p>4.1. Określenie koniecznych środków służących dalszym postępom w zakresie rozwoju i wprowadzania współpracujących (pojazd-pojazd, pojazd-infrastruktura, infrastruktura-infrastruktura) inteligentnych systemów transportowych, w szczególności w celu wsparcia CCAM, w oparciu o:</p> <p>4.1.1. ułatwienie wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdami a urządzeniami infrastruktury oraz pomiędzy innymi użytkownikami dróg a pojazdami i urządzeniami infrastruktury;</p> <p>4.1.2. przystępność dla odpowiedniego pojazdu lub infrastruktury drogowej właściwych danych lub informacji, które mogą być przedmiotem wymiany;</p> <p>4.1.3. zastosowanie znormalizowanego formatu komunikatów w ramach wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdem a infrastrukturą;</p> <p>4.1.4. określenie dokładnej i niezawodnej</p>			<p>został przywołany projekcie ustawy w art. 1 pkt. 3) dot. art. 43 a</p> <p>6) w art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”</p>
---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>infrastruktury komunikacyjnej dla wymiany danych lub informacji pomiędzy pojazdami, pomiędzy urządzeniami infrastruktury i pomiędzy pojazdami a urządzeniami infrastruktury;</p> <p>4.1.5. wykorzystanie procesów normalizacji celem przyjęcia odpowiednich architektur.</p> <p>4.2. Specyfikacje dotyczące usług</p> <p>4.2.1. Usługi informacyjne i ostrzegawcze C-ITS oparte na danych o stanie, które zwiększają świadomość użytkowników transportu w zakresie nadchodzących sytuacji związanych z ruchem;</p> <p>4.2.2. usługi informacyjne i ostrzegawcze C-ITS oparte na obserwacjach, które bardziej zwiększają świadomość użytkowników transportu w zakresie nadchodzących sytuacji związanych z ruchem, w tym użytkowników niepołączonego transportu;</p> <p>4.2.3. usługi C-ITS oparte na intencjach, które pozwalają pojazdom radzić sobie ze złożonymi scenariuszami ruchu drogowego i umożliwiają wysoce zautomatyzowane prowadzenie pojazdu;</p> <p>4.2.4. usługi infrastrukturalne C-ITS wspierające zautomatyzowaną jazdę.</p> <p>4.3. Specyfikacje dotyczące unijnego systemu zarządzania danymi uwierzytelniającymi C-ITS</p> <p>4.3.1. polityka certyfikacji dotycząca zarządzania certyfikatami klucza publicznego</p>			
--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>dla usług C-ITS;</p> <p>4.3.2. określenie roli organu ds. polityki certyfikacji C-ITS, podmiotu zarządzającego zaufaną listą C-ITS oraz punktu kontaktowego ds. C-ITS;</p> <p>4.3.3. polityka bezpieczeństwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem informacji w C-ITS.</p>			
Załącznik II	<p>ZAŁĄCZNIK II</p> <p>„ZAŁĄCZNIK II</p> <p>ZASADY DOTYCZĄCE SPECYFIKACJI I WDRAŻANIA ITS</p> <p>(o których mowa w art. 5, 6, 7 i 8)</p> <p>Przyjmowanie specyfikacji, wydawanie upoważnień dotyczących norm oraz wybór i wdrażanie aplikacji i usług ITS opierają się na ocenie potrzeb uwzględniającej wszystkie zainteresowane strony i prowadzone są zgodnie z poniższymi zasadami. W działaniach tych należy mieć na względzie:</p> <p>(a) skuteczność – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie (na przykład do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, radzenia sobie z sytuacjami nadzwyczajnymi i zjawiskami meteorologicznymi, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, w tym</p>	T	Art. 1 pkt. 6) dot. art. 43a	<p>Art. 43a:</p> <p>b) w ust. 2:</p> <p>– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS, w obszarach priorytetowych, o których mowa w załączniku I do dyrektywy ITS, stosują odpowiednio następujące zasady:”</p> <p>– pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, radzenia sobie z sytuacjami nadzwyczajnymi i zjawiskami meteorologicznymi, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;”,</p> <p>– pkt 5 – 10 otrzymują brzmienie:</p> <p>„5) zapewniania interoperacyjności – zapewnienie, aby systemy, aplikacje ITS, usługi ITS oraz procesy gospodarcze</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>dla szczególnie zagrożonych użytkowników dróg);</p> <p>(b) opłacalność – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;</p> <p>(c) proporcjonalność – w stosownych przypadkach, zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług i wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej;</p> <p>(d) wspieranie ciągłości usług – zapewnianie nieprzerwanych usług na terenie całej Unii, w szczególności w ramach sieci transeuropejskiej oraz, w miarę możliwości, na jej zewnętrznych granicach, kiedy usługi ITS są wdrażane. Ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci transportowych łączących kraje z krajami oraz, w stosownych przypadkach, regiony z regionami i miasta z obszarami wiejskimi;</p> <p>(e) zapewnianie interoperacyjności – zapewnienie, by systemy, aplikacje, usługi oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, w znormalizowanym formacie, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;</p> <p>(f) wspieranie zgodności wstecznej – w uzasadnionych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z</p>			<p>będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, w znormalizowanym formacie, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;</p> <p>6) wspierania zgodności wstecznej – w uzasadnionych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii oraz przy jednoczesnym wspieraniu, w stosownych przypadkach, komplementarności z nowymi technologiami lub przechodzenia na nowe technologie;</p> <p>7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą, a także specyficznych cech infrastruktury;</p> <p>8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz niedyskryminowanie takich uczestników w tym zakresie, w tym zapewnianie im dostępności oraz osobom o ograniczonej wiedzy cyfrowej – zgodnie z wymogami dostępności określonymi w art. 7 ustawy z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731);</p> <p>9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, w tym, w uzasadnionych przypadkach, testów w warunkach rzeczywistych, wśród producentów pojazdów i urządzeń oraz dostawców infrastruktury, solidności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania</p>
--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii oraz przy jednoczesnym wspieraniu, w stosownych przypadkach, komplementarności z nowymi technologiami lub przechodzenia na nowe technologie;</p> <p>(g) poszanowanie istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci transportowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą, a także specyficznych cech infrastruktury;</p> <p>(h) promowanie równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji i usług ITS szczególnie zagrożonym użytkownikom dróg oraz niedyskryminowanie takich użytkowników w tym zakresie. W stosownych przypadkach dostępność dla osób z niepełnosprawnościami zgodnie z wymogami dostępności określonymi w załączniku I do dyrektywy (UE) 2019/882, jeżeli aplikacje i usługi ITS mają stanowić interfejs lub dostarczać informacji użytkownikom ITS będącym osobami z niepełnosprawnościami; przyjazność dla użytkowników wobec osób o ograniczonej wiedzy cyfrowej;</p> <p>(i) wspieranie dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, w tym, w stosownych przypadkach, testów w warunkach rzeczywistych, wśród producentów pojazdów i urzędzeń oraz</p>			<p>operacyjnego;</p> <p>10) zapewnianie jakości określania czasu i położenia – zapewnianie zgodności aplikacji ITS i usług ITS, które opierają się na określaniu czasu lub położenia, co najmniej z usługami nawigacyjnymi oferowanymi przez europejski system nawigacji satelitarnej Galileo oraz z europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS) lub zapewnianie, aby w aplikacjach ITS i usługach ITS opierających się na danych z obserwacji Ziemi wykorzystywano dane, informacje lub usługi programu Copernicus w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającego Unijny Program Kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE lub innych programów;”,</p> <p>c) w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:</p> <p>„13) zapewniania przejrzystości i zaufania – zapewnianie przejrzystości informacji przy proponowaniu użytkownikom ITS form mobilności, w tym w odniesieniu do oddziaływania na środowisko tych form mobilności.”,</p> <p>Art. 43a ust. 2 pkt 2 – 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:</p> <p>„2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;</p> <p>3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i</p>
--	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>dostawców infrastruktury, solidności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;</p> <p>(j) zapewnianie jakości określania czasu i położenia – zapewnianie zgodności aplikacji i usług ITS, które opierają się na określaniu czasu lub położenia, co najmniej z usługami nawigacyjnymi oferowanymi przez europejski system nawigacji satelitarnej Galileo, w tym z Open Service Navigation Message Authentication [uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej], a także z innymi usługami Galileo, takimi jak usługa wysokiej dokładności, gdy usługa ta stanie się dostępna, oraz z europejskim systemem wspomagania satelitarnego (EGNOS). W stosownych przypadkach, zapewnianie, aby w aplikacjach i usługach ITS opierających się na danych z obserwacji Ziemi wykorzystywano dane, informacje lub usługi programu Copernicus. Oprócz danych z programu Copernicus można dodatkowo wykorzystywać inne dane i usługi;</p> <p>(k) ułatwianie intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu;</p> <p>(l) poszanowanie spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii, które mają zastosowanie w dziedzinie</p>			<p>europejskiej, jeżeli jest to celowe;</p> <p>4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;”</p> <p>Art. 43a ust. 2 pkt 11 – 12 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:</p> <p>„11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;</p> <p>12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.”</p>
--	--	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji, oraz, w odniesieniu do specyfikacji, zasady neutralności technologicznej określonej w dyrektywie (UE) 2018/1972;</p> <p>(m) zapewnianie przejrzystości i zaufania – zapewnianie przejrzystości, na przykład przez zadbanie o przejrzystość rankingu, w tym w odniesieniu do oddziaływania na środowisko, przy proponowaniu klientom form mobilności.</p>			
Załącznik III	<p>ZAŁĄCZNIK III</p> <p>„ZAŁĄCZNIK III</p> <p>Lista rodzajów danych:</p> <p>1. Dane dotyczące świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych i nawigacyjnych o ruchu drogowym (o których mowa w załączniku I, obszar priorytetowy I, pkt 1.2, 1.3):</p> <p>1.1. Kategoria: Statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, w stosownych przypadkach, dotyczące:</p> <p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — warunki dostępu do tuneli — warunki dostępu do mostów — ograniczenia prędkości — zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych — ograniczenia dotyczące wagi/ długości/ 	N	-	<p>Przepis uzupełniający do art. 6a ust. 1 oraz art. 7 dyrektywy 2010/40/UE – wdrożony łącznie z art. 1 ust. 1 pkt. 7) implementowanej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661</p> <p>W zakresie ustawy o drogach publicznych</p> <p>– nowy art. 43b ust. 12-14:</p> <p>„12. Minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których dane te dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych określa załącznik nr 3 do ustawy.</p> <p>13. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy utworzone lub zaktualizowane w dniu określonym w kolumnie III tego załącznika lub po tym dniu są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA od tego dnia.</p> <p>14. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy istniejące przed dniem określonym w kolumnie IV tego załącznika są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA niezwłocznie po tym dniu.</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

<p>szerokości/wysokości</p> <p>Podkategoria: — ulice jednokierunkowe</p> <p>Podkategoria: — przepisy dotyczące dostaw towarów</p> <p>Podkategoria: — kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku</p> <p>Podkategoria: — projekty organizacji ruchu</p> <p>Podkategoria: — stałe ograniczenia dostępu</p> <p>Podkategoria: — granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego</p> <p>1.2. Rodzaje danych dotyczących stanu sieci:</p> <p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — zamknięcie drogi — zamknięcie pasa ruchu — roboty drogowe <p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — czasowe środki zarządzania ruchem <p>2. Dane dotyczące usług w zakresie informacji i rezerwacji w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (o których mowa w załączniku I</p>			<p>”</p> <p>– nowy załącznik:</p> <p>9) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.</p> <p>W zakresie ustawy o transporcie publicznym – nowy art. 43a ust. 12:</p> <p>„12. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób funkcjonowania KPD MMTIS, a także terminy i minimalny zakres danych udostępnianych w KPD MMTIS, mając na uwadze efektywność działania systemu.”</p>
---	--	--	---

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>obszar priorytetowy III pkt 3.2):</p> <p>Kategoria: dane statyczne</p> <p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dane statyczne dotyczące parkingów — informacje na temat bezpieczeństwa i wyposażenia parkingu <p>Kategoria: dane dynamiczne</p> <p>Podkategoria: — dane dynamiczne na temat dostępności miejsc parkingowych, w tym dane określające, czy dany parking jest: pełny lub zamknięty lub określające liczbę wolnych miejsc, które są dostępne.</p> <p>3. Dane dotyczące wykrytych zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego odnoszące się do minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (o których mowa w załączniku I obszar priorytetowy III pkt 3.3):</p> <p>Kategoria: dane dynamiczne</p> <p>Podkategoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> — czasowo śliska droga — zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze — niezabezpieczone miejsce wypadku — krótkotrwałe roboty drogowe — pojazd jadący pod prąd 			
--	---	--	--	--

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

	<p>— niekontrolowana blokada drogi</p> <p>Podkategoria:</p> <p>— zmniejszona widoczność</p> <p>— wyjątkowe warunki pogodowe</p> <p>4. Multimodalne statyczne dane o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (o których mowa w załączniku I obszar priorytetowy I pkt 1.1 i 1.3)</p> <p>Kategoria: Lokalizacja zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów przewozów regularnych, w tym informacje o dostępności węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach dostępu (windy, schody ruchome)</p>			
Załącznik IV	<p>ZAŁĄCZNIK IV</p> <p>„ZAŁĄCZNIK IV</p> <p>Wykaz usług ITS</p> <p>Usługa: Usługa w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, o której mowa w załączniku I obszar priorytetowy III pkt 3.3</p>	N	-	<p>Przepis uzupełniający do art. 6a ust. 2. dyrektywy 2010/40/UE – wdrożony łącznie z art. 1 ust. 1 pkt. 7) implementowanej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 w zakresie ustawy o drogach publicznych</p> <p>„W zakresie ustawy o drogach publicznych</p> <p>– nowy art. 43b ust. 12-14:</p> <p>„12. Minimalny zakres danych udostępnianych w KPD GDDKiA oraz drogi, których dane te dotyczą, a także terminy przekazywania i udostępniania tych danych określa załącznik nr 3 do ustawy.</p>

Tabela zgodności
do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89)

				<p>13. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy utworzone lub zaktualizowane w dniu określonym w kolumnie III tego załącznika lub po tym dniu są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA od tego dnia.</p> <p>14. Dane, o których mowa w kolumnie I załącznika nr 3 do ustawy istniejące przed dniem określonym w kolumnie IV tego załącznika są przekazywane do KPD GDDKiA i udostępniane w KPD GDDKiA niezwłocznie po tym dniu.”</p> <p>– nowy załącznik:</p> <p>9) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.”</p>
--	--	--	--	--