

UZASADNIENIE

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

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

Służyć temu będzie implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz. Urz. UE L 2661 z 30.11.2023, str.1) (zwana dalej dyrektywą ITS),

Dyrektywa 2010/40/UE została wdrożona do prawa krajowego nowelizacją ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z 2012 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 956).

Obecny proces implementacyjny obejmuje przepisy dyrektywy 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) – dalej: dyrektywa ITS, w powiązaniu z uzupełniającymi ją rozporządzeniami delegowanym Komisji:

- 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),
- 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),

- 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),
- 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).

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

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

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

uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 119 z 07.05.2019, str. 202).

Planowane jest przedsięwzięcie dotyczące utworzenia Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, które to będzie pierwszym podejmowanym w Polsce publicznym projektem mającym zainicjować i stworzyć warunki dla cyfryzacji sektora mobilności, w szczególności publicznego transportu zbiorowego, w sposób zgodny ze standardami i zasadami opisanymi Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926.

Obecnie dane dotyczące mobilności (w szczególności rozkładów jazdy w publicznym transporcie zbiorowym) często nie są dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego lub są rozproszone, niejednolite i trudno dostępne dla użytkowników, przedsiębiorstw oraz administracji. Powoduje to ograniczoną możliwość ich wymiany, ponownego wykorzystania i integracji w nowoczesnych systemach informatycznych. Stan ten odbiega od oczekiwań społecznych i wymogów prawnych.

Z uwagi na brak odpowiednich narzędzi wspierających cyfryzację sektora, brakuje otwartości i interoperacyjności w wymianie danych, a opracowane europejskie standardy nie są szeroko wykorzystywane. W praktyce dane o mobilności są często zamknięte w silosach organizacyjnych i technologicznych, co utrudnia współpracę między administracją publiczną, przedsiębiorstwami oraz innymi interesariuszami. W wyniku realizacji projektu mają być stworzone warunki, aby dane były otwarte, interoperacyjne i mogły być swobodnie wymieniane i wykorzystywane do budowy innowacyjnych usług transportowych oraz do prowadzenia analiz i raportowania.

Cyfryzacja i automatyzacja procesów w transporcie publicznym jest ograniczona. Wielu operatorów, przewoźników transportu publicznego oraz jednostek administracji publicznej korzysta z przestarzałych narzędzi lub procesów manualnych, co obniża efektywność działania i zwiększa koszty operacyjne. Społeczne oczekiwanie to wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań informatycznych.

Istniejące Krajowe Punkty Dostępu (KPD) są prowadzone w ramach resortu infrastruktury:

- wynikające z trzech Rozporządzeń Delegowanych (RD) (2013/885, 2013/886, 2015/962) – przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
- wynikający z czwartego RD (2017/1926) o usługach informacji o podróżach multimodalnych (MMTIS) – przez Ministerstwo Infrastruktury (MI). KPD MMTIS prowadzony jest obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury na portalu dane.gov.pl. Punkt dostępu w takiej formie jest tymczasowy i nie stanowi rozwiązania docelowego.

Dane są zbierane od wcześniej zidentyfikowanych interesariuszy, którzy na prośbę Ministerstwa Infrastruktury wysyłają je drogą mailową. Otrzymane dane są następnie zestawiane w tabeli. Zbierane dane obejmują odnośniki do rozproszonych źródeł, głównie dotyczących rozkładów jazdy, które występują w zróżnicowanych standardach i jakości. Aktualność danych jest ograniczona. Dane na portalu dane.gov.pl są aktualizowane i udostępniane ręcznie, raz na kwartał.

Stan obecny nie pozwala na realizację obowiązku wynikającego z Rozporządzenia MMTIS, a co za tym idzie realizacji obowiązków, cyfryzacji i publikacji w KPD MMTIS kategorii danych, wynikających z implementowanej zmiany Dyrektywy 2010/40/UE, tj. ze względu na:

- brak możliwości zapewnienia odpowiedniego standardu danych (Transmodel, NeTEx, SIRI), a także utrzymania spójności w przypadku łączenia danych ze sobą,
- brak mechanizmu udostępniania danych bezpośrednio przez posiadaczy – konieczność dokonywania ręcznego sprawdzenia, zebrania przesłanych danych i uzupełnienia tabeli przez pracownika MI,
- brak możliwości opisu danych za pomocą metadanych zgodnymi ze standardem właściwym dla domeny mobilności,
- brak możliwości ustalenia mechanizmu kontroli jakości przewidzianej rozporządzeniem delegowanym 2017/1926,
- trudność uzyskania danych od licznych podmiotów, które nie posiadają narzędzi,

stąd powzięto kroki w kierunku utworzenia docelowego Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, aby doprowadzić stan do pożądanego. Aktualnie trwa proces zatwierdzania projektu KPD MMTIS w naborze niekonkurencyjnym w ramach działania 2.3. Programu Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027 - Cyfrowa dostępność i ponowne wykorzystanie informacji.

Implementacja Dyrektywy ITS dokonywana jest poprzez zmianę ustaw: o drogach publicznych, o publicznym transporcie zbiorowym oraz o transporcie drogowym – w celu wzmocnienia i zdynamizowania procesu cyfrowego zarządzania ruchem i mobilnością na drogach, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, a także zapewnienia dostępności danych na potrzeby usług informacji o podróżach multimodalnych.

Art. 1 projektu dotyczy zmiany ustawy o drogach publicznych w odniesieniu do:

— aktualizacji niektórych definicji i zasad wdrażania systemów i usług ITS,

- zobowiązania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do prowadzenia Krajowego Punktu Dostępu do danych o drogach publicznych,
- wprowadzenia nowych przepisów odnoszących się do wdrożenia usługi w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym,
- obowiązków zarządców dróg w zakresie cyfryzacji informacji podstawowych, których dotyczą kategorie danych wymienione w załączniku III. (poz. 1-3) do dyrektywy ITS oraz terminów tej cyfryzacji – poprzez delegacje do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu,
- prowadzenia współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym w celu standaryzowania i testowania usług ITS na potrzeby ich interoperacyjności, w szczególności dotyczy to stałej współpracy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z Komisją Europejską poprzez udział w projekcie NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe), dedykowanym dla celów ujednolicenia standardów funkcjonowania KPD w skali unijnej oraz zasad, wdrażania i rozwijania KPD. Naturalną kontynuację projektu NAPCORE stanowi od 1 lipca 2025 r. projekt NAPCORE-X, który następnie od 1 stycznia 2028 r. przekształci się w strukturę koordynacyjną, umożliwiającą skuteczne reagowanie na bieżące zapotrzebowanie ekosystemu mobilności cyfrowej. Będzie to tzw. konsorcjum doradcze państw członkowskich UE ds. KPD. Współpraca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z Komisją Europejską jest także niezbędna przy realizacji standardu METR (Management of electronic traffic regulations), który dotyczy działania na rzecz stworzenia systemu elektronicznego odwzorowania informacji o przepisach i zasadach ruchu, obowiązujących na danej drodze. Staje się on, obok standardu wymiany danych DATEX II, kluczową usługą w zakresie zapewnienia interoperacyjnych i godnych zaufania narzędzi ITS w Europie.

Projektowane przepisy nakładają obowiązki na zarządców dróg, w tym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przedsiębiorców świadczących usługi transportu pasażerskiego, zarządzających infrastrukturą dworcową, lotniskową i promową) dotyczące cyfryzacji wybranych informacji i ich publikacji w wersji do odczytu maszynowego poprzez Krajowy Punkt Dostępu (KPD). Na GDDKiA nakładany jest też obowiązek prowadzenia KPD realizującego wymogi rozporządzeń delegowanych: 885/2013, 886/2013 i 2022/670, w związku z załącznikiem III. do dyrektywy

ITS. KPD GDDKiA będzie zbierał i udostępniał dane dotyczące dróg krajowych będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji oraz dane z dróg w węzłach miejskich.

Pomimo, że KPD GDDKiA jest prowadzony przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad od 17 stycznia 2017 r. i od samego początku funkcjonowania jest otwarty – na zasadach dobrowolności – na przekazywanie danych o warunkach ruchu z dróg podległych innym zarządom dróg, to liczba samorządowych zarządców dróg współpracujących z KPD wynosi zaledwie 5, w tym 4 zarządców dróg miejskich w Gliwicach, Gdyni, Katowicach i Opolu oraz 1 zarządca dróg powiatowych w Poznaniu. Wobec powyższego niezbędnym stało się w znowelizowanej ustawie nałożenie na samorządowych zarządców dróg obowiązku dostarczania danych do KPD GDDKiA, jeśli posiadają aplikacje ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD. W przeciwnym razie, uniemożliwiłoby to Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad spełnianie wymagań przedmiotowej ustawy, jako że nie jest on uprawniony do wydawania poleceń samorządom w jakimkolwiek zakresie.

Należy wyjaśnić, że zgodnie z projektowanym art. 43d ustawy o drogach publicznych Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem przeprowadzającym ocenę czy wymogi określone w rozporządzeniu 885/2013, rozporządzeniu 886/2013, rozporządzeniu 2022/670 zostały spełnione przez podmioty, o których mowa w projektowanym art. 43b ust. 4-8 ustawy o drogach publicznych. Ocena ta będzie przeprowadzana na podstawie deklaracji składanych do GITD przez podmioty, o których mowa w art. 43b ust. 4-8 ustawy o drogach. Do złożenia deklaracji na podstawie projektowanych przepisów ustawy o drogach publicznych zobowiązani są:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
- zarządcy dróg w miastach określonych jako miasta w centrum węzła miejskiego zgodnie z załącznikiem II Wykaz węzłów transeuropejskiej sieci transportowej Rozporządzenia 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,
- inne podmioty, o których mowa w art. 43a ust. 1, jeśli posiadają aplikacje ITS lub usługi ITS w zakresie właściwości KPD GDDKiA.

Deklaracja jest dokumentem, który należy przedłożyć organowi przeprowadzającemu ocenę. Każdy podmiot dostarczający dane do KPD GDDKiA lub świadczący usługę ITS, którego

dotyczy rozporządzenie delegowane, jest zobowiązany do złożenia deklaracji. Celem deklaracji jest oświadczenie podmiotu, że spełnia wymogi określone w odpowiednim rozporządzeniu delegowanym. GITD udostępni na swojej stronie internetowej wzór deklaracji bądź określi zakres informacji niezbędnych do sporządzenia deklaracji.

Weryfikacja zgodności deklaracji ze stanem faktycznym przeprowadzana jest w sposób wyrywkowy.

W trakcie przeprowadzania oceny GITD może żądać dowodów zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniach delegowanych, opisu danych, map cyfrowych lub usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz informacji na temat jakości danych lub usług oraz warunków ponownego wykorzystywania tych danych.

Celem przeprowadzania oceny jest sprawdzenie czy zadeklarowany zestaw danych jest rzeczywiście dostępny i możliwy do pobrania z KPD GDDKiA.

Etapem kończącym ocenę jest sporządzenie informacji i przedstawienie jej podmiotowi, który był weryfikowany.

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

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

Projektowane przepisy powierzają również Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego obowiązek prowadzenia współpracy, o której mowa w art. 5 ust. 3 dyrektywy ITS, w odniesieniu do praktyk oceny zgodności, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z ministrem ds. transportu oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

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

o ustandaryzowany europejski formularz sprawozdawczy oraz wskaźniki skuteczności działania. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za przekazanie Komisji Europejskiej sprawozdania sporządzonego na podstawie informacji przekazanych przez interesariuszy dyrektywy ITS wg zasad i formularza przyjętego decyzją wykonawczą nr 2025/264 z dnia 11 listopada 2024 r. ustanawiającą wzór, obejmujący wykaz kluczowych wskaźników skuteczności działania, do celów sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE.

Art. 2 projektu dotyczy zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853) – dalej: „ustawa o PTZ”.

Na ministra właściwego do spraw transportu nakładany jest też obowiązek utworzenia i prowadzenia lub wskazania podmiotu prowadzącego KPD udostępniającego dane o podróżach multimodalnych, stosownie do wymogów dyrektywy ITS (zał. III poz. 4.) oraz rozporządzenia delegowanego nr 2017/1926). W tym względzie projekt przewiduje cyfryzację oraz standaryzację zbiorów danych i związane z tym obowiązki podmiotów je posiadających (organizatorów i operatorów PTZ, zarządzających przystankami i dworcami, przewoźników świadczących usługi przewozów regularnych i innych usługodawców). W zakresie świadczenia usług informacji pasażerskiej, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, w tym minister właściwy do spraw transportu (odnośnie linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 6 ustawy o PTZ), będą właściwi do realizacji zadań związanych z cyfryzacją informacji oraz dostarczania danych w wersji do odczytu maszynowego do KPD do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS). W ramach KPD MMTIS zostanie także utworzony ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców z uwzględnieniem informacji o ich dostępności oraz cyfrowa baza rozkładów jazdy. Zmiany proponowane w ustawie o PTZ tworzyć będą ramy prawne niezbędne dla umożliwienia kompleksowego dostarczania danych dotyczących podróży multimodalnych, tj. danych wymaganych przez dyrektywę ITS – w związku z jej obszarem priorytetowym I.: Usługi ITS w zakresie informacji i mobilności. Dyrektywa ITS wymaga cyfryzacji informacji i udostępniania poprzez KPD MMTIS danych w wersji do odczytu maszynowego w zakresie „multimodalnych statycznych danych o ruchu w odniesieniu do ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych”, zakładając możliwość rozszerzenia zakresu pozyskiwania danych (art. 7.1a dyrektywy ITS). Rozporządzenie 2017/1926 zakłada natomiast kroczące poszerzanie zakresu danych (m.in. o dane dynamiczne: art. 5.5) – stosownie do

dostępności takich danych w wersji do odczytu maszynowego. Udostępnianie danych wymaga odpowiedniej obudowy systemowej dla KPD MMTIS. Projektowana nowelizacja ustawy o PTZ ma za zadanie umożliwić kompleksową realizację działań z tym związanych obecnie i w przyszłości.

Należy wyjaśnić, że zgodnie z projektowanym art. 43b ustawy PTZ i utworzeniem KPD MMTIS (nowy art. 43a ustawy PTZ) Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem przeprowadzającym ocenę spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu delegowanym 2017/1926 przez posiadaczy danych i podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży. Na potrzeby tej oceny podmioty te mogą być poproszone przez GITD o przedstawienie dokumentów wymienionych w art. 2 ust. 2 lit. a – d przedmiotowego rozporządzenia:

- a) opisu danych na temat podróży i ruchu dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, informacji o jakości tych danych i warunków ich ponownego wykorzystywania;
- b) opisu danych na temat dostępnych usług w zakresie informacji o podróży z uwzględnieniem w stosownych przypadkach połączeń z innymi usługami;
- c) popartej dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8 rozporządzenia 2017/1926;
- d) umów licencyjnych lub umów z podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży.

Stosownie do projektowanych przepisów GITD prowadzi wyrywkowe kontrole poprawności deklaracji. Projektowane przepisy nakładają na GITD obowiązek przygotowania i przedłożenia ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca każdego roku sprawozdanie za rok poprzedni z oceny składanych deklaracji i wyników weryfikacji wyrywkowych.

Przedmiotowa ocena nie stanowi oceny zgodności, o której mowa oceny w rozumieniu przepisów o systemie oceny zgodności z uwagi na charakter czynności opisanych w rozporządzeniu, które mają charakter inspekcyjny (kontrolny).

Główny Inspektor Transportu Drogowego stosownie do projektowanych przepisów ustawy PTZ prowadzi współpracę, o której mowa w art. 5. ust. 3 dyrektywy ITS, w odniesieniu do praktyk oceny zgodności, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz kwestii współpracy transgranicznej w porozumieniu z podmiotem, o którym mowa w art. 43a ust. 2”.

Art. 3 projektu dotyczy zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) – w celu zdefiniowania sposobu realizacji obowiązków spoczywających na przewoźnikach drogowych w zakresie udostępniania danych dotyczących podróży w związku z zezwoleniem na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym.

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

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

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

Art. 10 zawiera przepis przejściowy regulujący stosowanie przepisów dotychczasowych w stosunku do gromadzenia danych dotyczących zezwoleń, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym i zaświadczeń, o których mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w KPD MMTIS.

Art. 12 zawiera przepis określający wejście w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem:

- przepisów ustanawiających Ogólnopolski Rejestr Przystanków Komunikacyjnych i Dworców i przeprowadzanie oceny spełnienia wymogów rozporządzenia delegowanego 2017/1926, które wchodzi 1 stycznia 2027 r.;
- przepisów ustanawiających KPD MMTIS, obowiązek udostępnienia zbioru danych o rozkładzie jazdy niezwłocznie po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym, wymagań co do standardu proponowanego

rozkładu jazdy, sankcji za nieprzedstawienie rozkładu jazdy zgodnego z wymogami przy ubieganiu się o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym, które wchodzi w życie 1 stycznia 2028 r.;

- przepisów zobowiązujących do uwzględnienia przystanków z Ogólnopolskiego Rejestru Przystanków Komunikacyjnych i Dworców w rozkładzie jazdy i udostępnienia rozkładu jazdy w KPD MMTIS przed uzyskaniem zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2029 r.

Projektowane przepisy ustaw: o drogach publicznych i publicznym transporcie zbiorowym nakładają także na podmioty prowadzące krajowe punkty dostępu (KPD GDDKiA oraz KPD MMTIS) obowiązek prowadzenia współpracy z zainteresowanymi stronami w zakresie niezbędnym do zapewniania interoperacyjności usług ITS, a także wdrażania specyfikacji przyjętych przez Komisję Europejską, takich jak normy i zharmonizowane profile unijne, wspólne definicje, wspólne metadane, wymogi w zakresie jakości danych oraz architektury krajowych punktów dostępu itp.

Przepisy zmieniające wszystkie trzy ustawy regulują odpowiednio obowiązki Głównego Inspektora Transportu Drogowego jako organu wyznaczonego do dokonywania oceny, o której mowa w rozporządzeniach 885/2013, 886/2013, 2022/670 oraz 2017/1926, dotyczącej spełniania wymogów udostępniania danych za pośrednictwem KPD i świadczeniem usług przez zobowiązane do tego podmioty. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu przepisów o systemie oceny zgodności.

Zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku:

- przez ocenę zgodności – należy rozumieć ocenę zgodności w rozumieniu art. 2 pkt 12 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 tj. „ocena zgodności oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do produktu, procesu, usługi, systemu, osoby lub jednostki”,
- natomiast przez jednostkę oceniającą zgodność – należy rozumieć jednostkę, o której mowa w art. 2 pkt 13 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 tj. „jednostka oceniająca zgodność to jednostka, która wykonuje czynności z zakresu oceny zgodności, w tym wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję”.

Wskazane powyżej rozporządzenia delegowane, wskazują, że państwa członkowskie wyznaczają bezstronny i niezależny organ krajowy uprawniony do oceny spełnienia wymogów przez wskazane w nich podmioty. Wyznaczony organ, w tym przypadku Główny Inspektor

Transportu Drogowego, poza czynnościami kontrolnymi (inspekcyjnymi) nie będzie wykonywać czynności z zakresu oceny zgodności.

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

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

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

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.