

UWAGI W RAMACH UZGODNIENIA Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Mateusz Jabłoński
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	+48 18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 43b ust. 8, 9, 10, 15 i 17 u.d.p.	Postuluje się o zapewnienie systemu pełnego, stałego oraz proporcjonalnego finansowania dla wszystkich zarządców dróg zobowiązanych do cyfryzacji oraz przekazywania danych określonych w załączniku III dyrektywy ITS.	Zgodnie z proponowaną treścią dodawanego art. 43b ust. 9 u.d.p., zarządcy dróg w miastach stanowiących węzły miejskie w rozumieniu transeuropejskiej sieci transportowej (41 miast) mają bezwzględny obowiązek przekazywać do KPD GDDKiA aktualne dane dot. organizacji i ograniczeń ruchu drogowego, aktualnej przejezdności i zarządzania ruchem, lokalizacji parkingów, czy nagłych i potencjalnie niebezpiecznych sytuacji na drodze. Tym samym miasta na prawach powiatu zostaną obciążone dodatkowymi, czasochłonnymi, wymagającymi pod względem technologicznym, a przede wszystkim – kosztownymi obowiązkami, których wykonanie nie zostało należycie zapewnione oraz zabezpieczone ze strony projektodawców. Jak wynika z OSR, na realizację projektu w 41 miastach przewidziano łącznie 410 mln zł, czyli po 10 mln zł na jedno miasto. Zaznaczenia wymaga, że rekompensata przewidziana jest jedynie na lata 2027-2028 (po 205 mln zł rocznie ogółem i po 5 mln zł rocznie na jedno miasto). Tym samym, nie przewidziano żadnych		

			dodatkowych środków finansowych mających pokryć realizację zadania w przeciągu kolejnych lat (2029-2035). Z kolei z treści ust. 10 omawianego przepisu wynika, iż autorzy projektu nie przewidzieli jakiegokolwiek systemu finansowania dla pozostałych 2765 zarządców dróg publicznych, pomimo, że również będą oni zobowiązani do przekazywania we właściwym formacie zdigitalizowanych danych (jeżeli takimi dysponują). W odniesieniu do obu rodzajów zarządców dróg proponowane rozwiązania są niedopuszczalne. W pierwszej kolejności miasta (41 podmiotów) będą musiały przeprowadzić kompleksową cyfryzację przedmiotowych informacji drogowych, a do tego konieczna będzie budowa lub istotna rozbudowa systemów teleinformatycznych służących zarządzaniu ruchem i ich zintegrowanie z KPD prowadzonym przez GDDiK, co wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury technicznej oraz kadrowej gwarantujących ciągłość działania systemów i bezpieczeństwo przekazywanych informacji. Każdy system teleinformatyczny wymaga bowiem stałej eksploatacji, bieżącego utrzymania, okresowych aktualizacji, zapewnienia ciągłości działania oraz wsparcia technicznego. Naturalną kolej rzeczy stanowi więc również, że administratorzy lokalnych systemów będą mieli do zrealizowania więcej zadań, a to z kolei wygeneruje po stronie organu dodatkowe koszty na pokrycie ich wynagrodzeń. Nie wyklucza się także zaistnienia konieczności zatrudnienia dodatkowego personelu wyspecjalizowanego w tym zakresie. Projekt wobec 41 miast uwzględnia jedynie początkowe koszty inwestycyjne związane z realizacją przedsięwzięcia, lecz nie przewiduje, że ciężar jego utrzymania będzie spoczywał na barkach JST przez wiele lat. Resort wskazuje ponadto, że kalkulacje w tym przedmiocie są utrudnione, co utrudnia szacunki co do ostatecznych kosztów projektu, jednocześnie podnosząc, że w razie potrzeby JST będą miały możliwość ubiegania się o środki europejskie. Sytuacja pozostałych zarządców dróg publicznych, tj. chociażby powiatów jest jeszcze bardziej niekorzystna, gdyż dla tej grupy podmiotów projekt ustawy w ogóle nie		
--	--	--	---	--	--

			przewiduje jakiegokolwiek mechanizmu rekompensaty finansowej. Co szczególnie niepokojące, projekt ustawy nie zawiera nawet próby oszacowania, jakie będą łączne koszty po stronie wskazanej grupy zarządców dróg. W OSR nawet częściowo nie odniesiono się do tej kwestii, koncentrując się w głównej mierze na kosztach, które dla właściwego wdrożenia oraz obsługi projektu, obciążą administrację rządową. Podniesiony problem tym bardziej zyskuje na znaczeniu, gdy pod uwagę weźmie się obecną ogólną sytuację finansową JST. Samorządy od lat borykają się z niedofinansowaniem, rosnącymi kosztami realizacji zadań własnych i zleconych oraz systematycznym zmniejszaniem się poziomu oraz realnej wartości subwencji i dotacji otrzymywanych z budżetu państwa, a dodatkowe zadania bez jednoczesnego wprowadzenia stosownej rekompensaty mogą ten problem jedynie pogłębić. Reasumując, procedowane regulacje <i>de facto</i> przerzucają ciężar finansowania nowych zadań publicznych na jednostki samorządu terytorialnego i nie przewidują w związku z tym – w odniesieniu do większości zarządców dróg – żadnej rekompensaty. Tym samym konsekwentnie postulujemy o uzupełnienie projektu o rozwiązania przewidujące pełny, stały oraz proporcjonalny system finansowania dla wszystkich zarządców dróg zobowiązanych do cyfryzacji oraz przekazywania danych określonych w załączniku III dyrektywy ITS.		
2.	Art. 2 pkt 6 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 18c ust. 3 p.t.z. oraz Art. 2 pkt 9 ustawy nowelizującej w odniesieniu	Postuluje się o zapewnienie stosownego systemu finansowania dla JST zobowiązanych do przekazywania do Rejestru zbioru danych wraz z metadanymi oraz deklaracją zgodności, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.	Analogicznie jak w przypadku poprzedniej uwagi, projektodawca postanowił nałożyć na JST obowiązek gromadzenia, przekazywania oraz aktualizowania złożonych danych o szerokim zakresie dot. przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których te są właścicielem lub zarządzającym. Również analogicznie nie przewidziano, ażeby wraz z wprowadzeniem dodatkowych zadań obciążających chociażby powiaty, czy też miasta na prawach powiatu, ustanowić w tym zakresie odpowiedni system finansowania, celem zapewnienia możliwości prawidłowego wykonywania wspomnianych powinności. W przypadku przystanków powiatowych i miejskich, wyżej wymienione kompetencje stanowią dodatkowe obowiązki		

	do art. 43a ust. 6, 7 i 8 p.t.z.		administracyjne wobec miejscowych organów JST w zakresie organizowania oraz zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania lokalnego publicznego transportu zbiorowego. Omawiany przepis w ust. 1 pkt 1 i 2 wprowadza bardzo szeroki oraz szczegółowy katalog wymaganych do raportowania danych, który obejmuje chociażby współrzędne geograficzne, wyniki audytu dostępności czy informacji o ścieżkach transportowych. Tymczasem, przy procedowaniu ustanowienia na rzecz JST nowych i jednocześnie licznych obowiązków, nie przewidziano zarazem mechanizmów przewidujących zakup, zaprogramowanie, obsługę, aktualizację, utrzymanie i bieżące funkcjonowanie zaplecza oraz sprzętu teleinformatycznego za pośrednictwem którego obowiązki te miałyby być realizowane. Dodatkowo należałoby uwzględnić także chociażby koszty sporządzenia audytu dostępności obiektu. W OSR wprost wskazano, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą właściwi do realizacji zadań związanych z cyfryzacją informacji oraz dostarczania do KPD MMTIS danych jej dotyczących, we właściwych formatach w wersji do odczytu maszynowego, lecz nie przewidziano przy tym żadnych środków mających służyć pokryciu kosztów towarzyszących tym obowiązkom. W odniesieniu do strony finansowej projektu w przedmiocie JST podniesiono jedynie: „<i>W ramach projektu KPD MMTIS (koszt po stronie MI), przewidziano rozwiązanie informatyczne dla mikroprzedsiębiorców oraz <u>małych gmin</u>. Obejmuje ono m.in. konwerter danych, który pozwoli przekształcać najpopularniejsze formaty do europejskiego profilu wymiany danych NeTEx. Dzięki temu możliwe będzie wprowadzanie danych surowych bez konieczności ich wcześniejszego zapisu w wymaganym formacie oraz bez dostosowywania oprogramowania do generowania danych w standardzie NeTEx. To rozwiązanie zminimalizuje lub całkowicie wyeliminuje koszty po stronie tych podmiotów.</i>” Brak jest analogicznych rozwiązań względem pozostałych JST, w tym powiatów, wobec czego postulujemy o uzupełnienie projektu w tym zakresie.		
--	----------------------------------	--	--	--	--

3.	Art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 43c ust. 3 u.d.p. oraz Art. 2 pkt 9 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 43b ust. 5 zd. drugie p.t.z.	Postuluje się o doprecyzowanie przepisów poprzez określenie, kto ma stwierdzać oraz oceniać zaistnienie sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, w jaki sposób ma następować ograniczenie dostępności danych, przez jaki czas może obowiązywać takie ograniczenie, czy ma podlegać kontroli jakiegoś organu, bądź chociażby stanowić następstwo uzgodnień przeprowadzonych przez podmiot prowadzący KPD GDDKiA/KDP MMTIS z Ministrem Obrony Narodowej.	Regulacje w żaden sposób nie wskazują, co konkretnie należy rozumieć jako sytuację zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego ani jaki podmiot jest odpowiedzialny za stwierdzenie, iż takowa nastąpiła. Nie jest także określone w jakiej formie ma zostać wydana „decyzja” stwierdzająca ograniczenie dostępności danych ani przez jaki czas takowe powinno obowiązywać. Przepisy w proponowanym kształcie dają bardzo dużą swobodę i uznaniowość podmiotowi prowadzącemu KPD GDDKiA/KPD MMTIS, co niejako wyklucza się z postulatem powszechnego dostępu do kompletnej informacji o warunkach ruchu drogowego oraz możliwościach i warunkach podróżowania transportem zbiorowym. Dodatkowo zasadnym byłoby ujednolicenie brzmienia tychże przepisów, gdyż art. 43c ust. 3 u.d.p. stanowi o „sytuacji, gdy udostępnienie danych stanowiłoby zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku publicznego”, zaś art. 43b ust. 5 p.t.z. dotyczy jedynie „sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku publicznego”. Pierwszy z wymienionych, literalnie rzecz biorąc, dotyczy sytuacji, gdy takiej oceny należałoby dokonać jeszcze przed udostępnieniem danych, celem weryfikacji, czy ich podanie do publicznej wiadomości nie spowoduje sytuacji zagrożenia. Z kolei w drugim przypadku wynika, jakby organicznie miało być dokonywane w reakcji na sytuację zagrożenia, która już nastąpiła. Zdaje się, że cel obu przepisów jest tożsamy, dlatego zasadnym byłoby ujednolicenie ich treści.		
4.	Art. 2 pkt 5 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 4 ust. 1 pkt 34 p.t.z.	Proponujemy następujące brzmienie przepisu: <i>„34) 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,</i>	Zmiany redakcyjne: 1) Dodanie słowa „jazdy” po zwrocie „rozkłady” 2) Dodanie średnika („;”) na końcu przepisu.		

		<i>przed podjęciem podróży i w jej trakcie, w celu ułatwienia planowania, rezerwacji i dostosowania podróży,”</i>																											
5.	Art. 2 pkt 6 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 18b ust. 1, 2 i 3 p.t.z.	Proponuje się następujące brzmienie przepisów: <i>„Art. 18b. 1. Ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych, dworców oraz informacji pasażerskiej, 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.</i> <i>2. W Rejestrze gromadzi się zbiory danych o przystankach komunikacyjnych i dworcach.</i> <i>3. W Rejestrze gromadzi się również dane umożliwiające wygenerowanie przez system informatyczny planu podróży:”</i>	Projektowane przepisy posługują się pojęciami i nazwami, które nie odpowiadają w pełni zakładanej funkcjonalności rejestru. Sam rejestr przystanków z natury rzeczy nie zawiera danych wystarczających do planowania podróży — służą do tego dopiero dane rozkładowe. Jeśli rejestr ma gromadzić również te dane, jego nazwa powinna to odzwierciedlać, aby uniknąć wątpliwości co do zakresu obowiązków posiadaczy danych. Z kolei zastąpienie słowa „obliczenie" sformułowaniem „wygenerowanie przez system informatyczny" eliminuje nieścisłość terminologiczną i precyzyjniej opisuje proces, który ma zachodzić w praktyce. Ponadto sugeruje się, iż należałoby rozważyć wprowadzenie rozróżnienia/zdefiniowania terminów „przystanek komunikacyjny” oraz „dworzec” w taki sposób, aby można było w łatwy sposób wykorzystać popularne standardy wymiany informacji, jak GTFS oraz NeTeX. Standardy wymiany danych NeTeX i GTFS opierają się na wielopoziomowej hierarchii obiektów, która najlepiej obrazuje poniższa tabela: <table><tr><th rowspan="2">Rodzaj obiektu</th><th colspan="4">Poziom w hierarchii</th></tr><tr><th>0</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>Przystanki (drogi)</td><td>Miejsce wsiadania</td><td>Słupek</td><td>Zespół przystankowy</td><td>Węzeł przesiadkowy</td></tr><tr><td>Dworce (drogi)</td><td>Miejsce wsiadania</td><td>Stanowisko</td><td>Dworzec (stacja)</td><td>Węzeł przesiadkowy</td></tr><tr><td>Dworce i przystanki (kolej)</td><td>Sektor</td><td>Peron</td><td>Dworzec (stacja)</td><td>Węzeł przesiadkowy</td></tr></table> Brak odzwierciedlenia tej struktury w Rejestrze uniemożliwi prawidłowe mapowanie danych między Rejestrem a formatami wymiany danych. Problem	Rodzaj obiektu	Poziom w hierarchii				0	1	2	3	Przystanki (drogi)	Miejsce wsiadania	Słupek	Zespół przystankowy	Węzeł przesiadkowy	Dworce (drogi)	Miejsce wsiadania	Stanowisko	Dworzec (stacja)	Węzeł przesiadkowy	Dworce i przystanki (kolej)	Sektor	Peron	Dworzec (stacja)	Węzeł przesiadkowy		
Rodzaj obiektu	Poziom w hierarchii																												
	0	1	2	3																									
Przystanki (drogi)	Miejsce wsiadania	Słupek	Zespół przystankowy	Węzeł przesiadkowy																									
Dworce (drogi)	Miejsce wsiadania	Stanowisko	Dworzec (stacja)	Węzeł przesiadkowy																									
Dworce i przystanki (kolej)	Sektor	Peron	Dworzec (stacja)	Węzeł przesiadkowy																									

			pogłębia się ponadto w przypadku zespołów przystankowych i węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na styku infrastruktury różnych zarządców (np. przy skrzyżowaniu dróg różnych kategorii lub po obu stronach drogi stanowiącej granicę między jednostkami samorządu terytorialnego). W takim przypadku zazwyczaj każdy zarządca nadaje niezależnie nazwy i numery podległym sobie obiektom, co prowadzi do sytuacji, w której ten sam zespół przystankowy zawiera obiekty o różnych, bądź nawet identycznych nazwach i numerach. Dla pasażera taki stan jest nieczytelny i utrudnia korzystanie z systemów informacji pasażerskiej.		
6.	Art. 2 pkt 6 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 18c ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 4 pkt 1 lit. a) p.t.z.	Należałoby doprecyzować i ujednolicić katalog danych o przystankach komunikacyjnych i dworcach gromadzonych w Rejestrze na podstawie art. 18c ust. 1, gdyż jest on niedookreślony i niespójny z istniejącymi bazami informacji o przystankach.	Rejestr ma pełnić rolę centralnej bazy danych o infrastrukturze przystankowej. Obecnie różne podmioty prowadzą odrębne bazy, np. w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 202), uchwały przystankowe i inne podstawy prawne — o różnym zakresie informacji i wzajemnie niespójne. Utworzenie kolejnej bazy o odmiennym katalogu danych pogłębi ten chaos, zwiększy pracochłonność i stworzy pole do trudnych do wykrycia nieprawidłowości. W szczególności wskazuje się na potrzebę dokonania następujących zmian: • W ust. 1 pkt 1 lit. c) - „właściciel lub zarządzający” należy zmienić na „właściciel i zarządzający” — obie informacje są niezbędne, w szczególności do identyfikacji przystanków, gdzie podmioty te się nie pokrywają. • W ust. 1 pkt 2 lit. g) - dane o sektorach i miejscach wsiadania należy rozszerzyć na drogową infrastrukturę przystankową — obecne brzmienie ogranicza je do dworców kolejowych; • W ust. 4 pkt 1 lit. a) - Identyfikator przystanku, dworca lub lotniska powinien być wprost określony jako unikalny i publicznie dostępny — jest to warunek interoperacyjności między systemami i aktualizacji bazy;		

			- Należy wprowadzić dodatkową kategorię określającą nazwy alternatywne (aliasy) w przypadku, gdy nazwa urzędowa nie mieści się na tabliczkach pojazdowych lub bileterkach, a także dla nazw dwujęzycznych i stosowanych w ruchu międzynarodowym; - Należy wprowadzić dodatkową kategorię „nazwa miejscowości” — jest to istotne szczególnie na obszarach wiejskich, gdyż umożliwiają różnicowanie wyświetlania nazw w komunikacji miejskiej (bez nazwy miejscowości) i regionalnej (z nazwą); - Należy wprowadzić dodatkową kategorię „informacje o kategorii drogi, przy której położony jest przystanek komunikacyjny”, gdyż obowiązek podawania takiej informacji istnieje w rozkładach jazdy dot. przewozów regularnych; - Postuluje się również o doprecyzowanie, czy w Rejestrze będzie wskazana informacja o tym, czy dany przystanek jest dostępny wyłącznie dla operatora, czy może wyłącznie dla przewoźnika, czy też dla obu tych podmiotów. W przypadku odpowiedzi negatywnej, sugeruje się wprowadzenie takiego rozwiązania, gdyż informacja ta jest kluczowa przy weryfikacji rozkładu jazdy.		
7.	Art. 2 pkt 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 28 ust. 1a p.t.z.	Proponujemy następujące brzmienie przepisu: <i>„1a. Wydanie zaświadczenia jest poprzedzone weryfikacją zgodności przystanków komunikacyjnych zawartych w rozkładzie jazdy z danymi ujętymi w Rejestrze oraz uczynieniem przez organizatora rozkładu jazdy przystępnym i udostępnienie go</i>	Zmiana redakcyjna - brak litery „w” przed terminem „KPD”. Wymóg weryfikacji zgodności przystanków z Rejestrem zapewnia spójność danych w systemie informacji pasażerskiej. Bez tego w rozkładach jazdy mogą figurować przystanki nieistniejące w Rejestrze lub o odmiennych nazwach. Obowiązek publikowania identyfikatorów przystanków z Rejestru jest z kolei niezbędny dla prawidłowego funkcjonowania krajowego punktu dostępu oraz dla interoperacyjności danych w formacie NeTEx.		

		wraz z identyfikatorami przystanków komunikacyjnych nadanymi w Rejestrze w KPD MMTIS niezwłocznie, w sposób, o którym mowa w art. 43a ust. 7–10."			
8.	Art. 2 pkt 9 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 43a ust. 7 i 8 p.t.z.	Należy uzupełnić projekt o przepisy zapewniające spójność danych w KPD MMTIS z dokumentami administracyjnymi, a także przewidujące mechanizmy postępowania w razie krótkotrwałych rozbieżności między tymi danymi.	Projekt nakłada na różne podmioty — zarządców przystanków, przewoźników, organizatorów transportu — obowiązek bieżącej aktualizacji danych w jednym wspólnym systemie informacji pasażerskiej. Każdy z tych podmiotów odpowiada za swój fragment danych, ale są one wzajemnie powiązane. Zmiana dokonana przez jednego posiadacza (np. przewoźnika) może sprawić, że dane innego posiadacza (np. organizatora) staną się natychmiast nieaktualne lub sprzeczne z dokumentami administracyjnymi, takimi jak zezwolenia czy zaświadczenia. Projekt nie reguluje relacji między danymi w systemie a dokumentami administracyjnymi, nie wskazuje, które źródło danych jest wiążące w przypadku rozbieżności, ani nie przewiduje mechanizmu postępowania w sytuacjach tymczasowych zmian — na przykład krótkotrwałego wyłączenia infrastruktury przystankowej. Bez takich reguł system szybko stanie się wewnętrznie niespójny, a zamiast rzetelnej informacji pasażerskiej będzie generował sprzeczne dane i niepewność prawną po stronie przewoźników i organizatorów. Konieczne jest zatem określenie zasad współdziałania posiadaczy danych, powiązanie danych w systemie z obowiązującymi dokumentami administracyjnymi oraz wprowadzenie procedur na wypadek tymczasowych rozbieżności (np. wyłączenie na jeden dzień przystanku przez jego zarządcę ze względu na prace modernizacyjne).		
9.	Art. 2 pkt 9 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 43b ust.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: <i>„6. Informacja, o której mowa w ust. 5 przekazywana jest</i>	Uwaga redakcyjna. Użycie przez projektodawcę określenia „zwiesić” to prawdopodobnie omyłka pisarska, dlatego celem zachowania merytorycznego sensu treści przepisu, a także mając na względzie jego poprawność językowo-		

	6 zd. drugie p.t.z.	<i>podmiotowi, o którym mowa w art. 43a ust. 1. Podmiot ten może zawiesić publikację danych, jeśli stwierdzono rażące nieprawidłowości w wyniku przeprowadzonej oceny, o której mowa w ust. 5 lit. d), do czasu ich usunięcia."</i> Należy jednak rozważyć również modyfikację regulacji, z uwagi na możliwość celowego dokonywania błędów przez organizatorów oraz przewoźników w ewidencjonowanych danych dla „zwolnienia” ich z obowiązku publikacji danych w KPD. W tym celu należałoby wprowadzić system dotkliwych sankcji, które byłyby stosowane wobec takiego podmiotu po wcześniejszym ostrzeżeniu.	legislacyjną, niniejszym postulujemy o korektę regulacji w sposób wskazany w uwadze. Proponuje się ponadto doprecyzowanie treści przepisu poprzez wskazanie, że podmiot prowadzący KPD MMTIS może zawiesić publikację informacji otrzymanej przez GITD, jeżeli w wyniku przeprowadzonej oceny stwierdzono rażące nieprawidłowości, których dopuściły się podmioty zobowiązane w zakresie spełniania wymogów rozporządzenia nr 2017/1926 w przedmiocie informacji o podróży. Należy bowiem wskazać, że w treści ust. 5 lit. d) brak jest jakiegokolwiek wzmianki o nieprawidłowościach, a jedynie o wynikach przeprowadzonej oceny i wskazania ustaleń, na jakich te zostały oparte. Zmiana brzmienia przepisu zgodnie z zaproponowanym rozwiązaniem pozwoli dookreślić znaczenie regulacji i ułatwi jej odbiór potencjalnym adresatom. Należy także nadmienić, mając na uwadze dotychczasową praktykę legislacyjną, w tym chociażby rozwiązanie zastosowane w art. 66 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, zasadnym jest zastąpienie słowa „naprawienia” określeniem, „usunięcia”. Co do zasady przyjmuje się, że w kontekście nieprawidłowości standardowo używa się sformułowania „usunięcie nieprawidłowości”, zaś „naprawienie” kojarzy się bardziej z naprawieniem szkody (choćby art. 363 k.c.).		
10.	Art. 2 pkt 10 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 46 ust. 1 pkt 4 p.t.z.	Przepis wymaga uzupełnienia o regulacje dotyczące przystanków, które nie mogą być wprowadzone do Rejestru ze względu na fakt, iż nie zostały jeszcze przykładowo ujęte w uchwale Rady Miasta, przystanków tymczasowych oraz przystanków obsługujących oba kierunki ruchu, ale dysponujące tylko jednym fizycznym obiektem przystankowym.	Wprowadzenie wymogu wykorzystania do konstruowania rozkładu jazdy wyłącznie przystanków komunikacyjnych i dworców dostępnych w Rejestrze może spowodować, że część przystanków nie zostanie wprowadzona do rozkładu jazdy, na czym stracą przewoźnicy i pasażerowie. Mogą występować przypadki, gdy przystanki nie będą mogły być wprowadzone do rejestru przez właściciela czy zarządcę z różnych przyczyn, jak chociażby brak ujęcia nowoutworzonego przystanku w Uchwale Rady Miasta, czy odniesieniu do przystanków tymczasowych, które nie są określane w takich aktach. Przystanki tymczasowe mogą być uruchamiane na kilka dni lub nawet na kilka lat, dlatego ujmowanie ich w uchwale Rady Miasta może		

			okazać się bezcelowe, gdyż w dniu jej podjęcia mogą już nie funkcjonować. Ponadto, w wielu miejscach w Polsce, szczególnie na terenach wsi, często przystanki istnieją fizycznie tylko po jednej stronie drogi, lecz autobusy faktycznie zatrzymują się tam obsługując oba kierunki ruchu. Sztuczne zastosowanie wymogu zgodności rozkładu jazdy z Rejestrem bez okresu przejściowego spowoduje, że zatrzymań w kierunku przeciwnym nie będzie można formalnie ująć w rozkładzie jazdy. W efekcie przepis porządkujący dane pogłębi wykluczenie komunikacyjne w miejscowościach, gdzie budowa drugiego przystanku wymaga czasu i nakładów. Tym samym, do czasu wybudowania brakującego przystanku po drugiej stronie drogi powinna istnieć możliwość wpisania do Rejestru przystanku wirtualnego — czyli dodatkowego wpisu dla kierunku przeciwnego, przypisanego do tego samego przystanku fizycznego. Przystanki wirtualne pozwolą zachować dotychczasową dostępność transportową przy jednoczesnym uporządkowaniu danych w systemie.		
11.	Art. 3 pkt 7 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 54 ust. 2 pkt 13 lit. b) i c) u.t.d.	W zakresie lit. b) proponuje się zastąpienie sformułowania: „rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE)” poprzez zwrot „rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)”. W zakresie lit. c) proponuje się zastąpienie sformułowania: „rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE)” poprzez zwrot „rozporządzenia delegowanego Komisji (UE)”.	Uwaga redakcyjna. Proponowane zmiany przyczynią się do zachowania spójności oraz jednolitości w zakresie całej jednostki redakcyjnej. Zmiana jest uzasadniona ze względu na powszechnie obowiązujące nazwy wymienionych aktów prawnych (oraz ich pisownię), a także z uwagi na konieczność wystąpienia w tym zakresie analogii w odniesieniu do lit. a) tej samej regulacji.		
12.	Art. 14 pkt 1 ustawy nowelizującej	Proponuje się następujące brzmienie przepisu:	Termin wejścia w życie przepisów dotyczących Ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców oraz oceny zgodności dokonywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wyznaczony		

		„1) art. 2 pkt 6, 9 w zakresie art. 43b, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2027 r.;”	na 1 stycznia 2027 r. należy uznać za niewystarczający z punktu widzenia gotowości organizacyjnej i technicznej zobowiązanych podmiotów. Biorąc pod uwagę zakres wymaganych wobec zarządców oraz organizatorów działań, ich złożoność techniczną oraz konieczność koordynacji pomiędzy wieloma podmiotami, istnieje realne ryzyko, że podmioty te nie będą w stanie terminowo wypełnić nałożonych obowiązków przy zachowaniu dotychczasowego terminu. Przesunięcie daty wejścia regulacji w życie o sześć miesięcy zapewni niezbędny czas na prawidłowe przygotowanie infrastruktury informatycznej i zasobów danych.		
--	--	---	--	--	--