



# Raport – mapa interesariuszy

Program wspierający działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T<sup>1</sup>



**MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY**



**Co-financed by the Connecting Europe  
Facility of the European Union**

Warszawa, sierpień 2019

<sup>1</sup> Programme Support Action (PSA) for the implementation of Union-wide multimodal travel information services on the TEN-T network



## SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	3
2. Publiczny transport drogowy.....	4
3. Transport kolejowy.....	8
4. Transport lotniczy.....	10
5. Transport morski i śródlądowy.....	13
6. Inni interesariusze.....	15
7. Dostarczanie danych.....	18
8. Kolejne kroki.....	22

# WPROWADZENIE

Niniejszy dokument stanowi kamień milowy w ramach prac nad projektem *Program wspierający działania (PSA) - na rzecz wdrożenia ogólnounijnnych multimodalnych usług informacji o podróżach na sieci TEN-T* realizowanym na podstawie *Grant Agreement Under The Connecting Europe Facility (CEF) - Transport Sector Agreement Poland Programme Support Action (PSA) for the implementation of Union-wide multimodal travel information services on the TEN-T network MOVE/B4-2017-350* (dalej: „Projekt”).

Celem powyższego przedsięwzięcia jest wykonanie 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 ogólnounijnnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1). Projekt umożliwi udostępnienie – za pośrednictwem Krajowego Punktu Dostępu do informacji o podróżach multimodalnych (KPD)<sup>2</sup> – istniejących danych dotyczących transportu publicznego w interoperacyjnym europejskim protokole wymiany danych oraz pozwoli na bezpośrednie połączenie różnych krajowych multimodalnych usług informacji o podróżach. Ponadto w przyszłości wybrani interesariusze będą mogli dostarczać dane (w sposób bezpośredni lub pośredni) do KPD.

KPD wraz z przekazanymi przez przewoźników danymi ma w zamierzeniu stanowić beznioskowe źródło danych o przejazdach i rozkładach jazdy. Powszechne zainteresowanie tym narzędziem umożliwi stworzenie ogólnokrajowej platformy, zawierającej informacje na temat większości rodzajów transportu, a także pozwoli podmiotom trzecim na opracowanie baz aplikacji/platform umożliwiających wyszukiwanie tras przejazdów/przesiadek/zakupu odpowiednich biletów. Powyższe czynniki pozytywnie wpłyną na mobilność społeczeństwa oraz przyczynią się do zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego. Przewoźnicy zaś będą mogli dostosować swoją ofertę do przewozów realizowanych w ramach innych rodzajów transportu oraz skierować swoje usługi do szerszej grupy konsumentów m.in. poprzez publikowanie informacji o możliwych połączeniach na przystankach i dworcach. Ponadto taka baza danych ułatwi opracowanie wspólnych taryf biletowych (wspólnych biletów) przez zainteresowanych przewoźników. Niniejszy raport został podzielony pod względem rodzajów transportu. Większość podmiotów będzie mogła stanowić zarówno dostawcę, jak i odbiorcę danych (np. przewoźnik drogowy zamieszczający dane o swoim rozkładzie jazdy oraz uzyskujący dane o przewozach kolejowych czy dane topograficzne). Raport stanowi początek dyskusji o kształcie systemu w Polsce. Jego ostateczny kształt wyłoni się w toku dalszych prowadzonych prac (m.in. konsultacji publicznych poszczególnych kamieni milowych).

Kolejnym etapem projektu będzie pogłębiona analiza interesariuszy pod względem ich funkcji transportowych oraz roli w systemie udostępniania danych, w tym technicznych możliwości dostarczania danych do KPD.

<sup>2</sup> KPD do informacji o podróżach multimodalnych w rozumieniu rozporządzenia 2017/1926; nie mylić z KPD do informacji o warunkach ruchu zgodnym z rozporządzeniami 885/2013, 886/2013, realizowanym przez GDDKiA.

# TRANSPORT DROGOWY

Zgodnie z danymi z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego ważnych zezwoleń uprawniających do świadczenia przewozów o charakterze publicznym jest w obiegu prawnym:

- dla linii poza terenem Unii Europejskiej 1068,
- dla linii na terenie Unii Europejskiej 185.

Linie poza terenem Unii Europejskiej obsługuje 377 przewoźników. Linie na terenie Unii Europejskiej obsługuje 43 przewoźników. W sumie jest 414 przewoźników na liniach międzynarodowych.

W Polsce nie prowadzi się listy przewoźników posiadających zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym. Główny Inspektorat Transportu Drogowego prowadzi rejestr wydanych decyzji administracyjnych dotyczących przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy regularne do Unii Europejskiej i poza Unią Europejską. Zgodnie z tym wykazem wskazaną działalność – na dzień 3 lutego 2019 r. - prowadziło 2509 przewoźników. Natomiast w regularnych przewozach krajowych operuje, szacunkowo kilka tysięcy przewoźników.

W zakresie publicznego transportu drogowego – oprócz indywidualnych przewoźników – do grupy interesariuszy zaliczyć można także ich organizacje.

## Organizacje pasażerskich przewoźników drogowych<sup>3</sup>:

- Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych
- Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych "DOLNY ŚLĄSK"
- Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Transportu Samochodowego
- Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych
- Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów "Podlasie"
- Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych
- Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych
- Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów
- Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego
- Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych
- Okręgowe Stowarzyszenie Przewoźników i Spedytorów "WYBRZEŻE"
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
- Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Sądecka Izba Gospodarcza
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji - Oddział Podlaski
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji - Oddział Wielkopolski
- Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników
- Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej
- Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Opolu
- Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia
- Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych "Galicja"
- Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce

<sup>3</sup> Źródło: <https://gitd.gov.pl/dla-przedsiębiorców/zezwolenia/przewoz-rzeczy/stowarzyszenia/wykaz-stowarzyszen-przewoznikow-miedzynarodowych/> (dostęp: 28.06.2019) (lista jest wspólna dla przewoźników osób i rzeczy).

# **GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Politykę transportową w zakresie dróg współrealizuje również Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który obsługiwany jest przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”). GDDKiA gromadzi dane, sporządza informacje dotyczące sieci dróg publicznych oraz realizuje m.in. Program Budowy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Stanowi on zbiór powiązanych ze sobą projektów i działań służących wdrożeniu jednolitego zintegrowanego systemu teleinformatycznego, umożliwiającego dynamiczne zarządzanie ruchem na sieci dróg krajowych oraz wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej zarządzanej przez GDDKiA poprzez zastosowanie zaawansowanych usług Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS).

GDDKiA stworzyła również Krajowy Punkt Dostępowy, obejmujący dane przydatne dla funkcjonowania serwisów informacji pasażerskich.<sup>4</sup> Krajowy Punkt Dostępowy do informacji o warunkach ruchu, gromadzi i udostępnia informacje o utrudnieniach na drogach takich jak np. wypadek, zablokowana droga, śliska jezdnia, trudne warunki pogodowe czy pojazd jadący pod prąd, którymi dysponuje GDDKiA, oraz które zostały uzyskane od innych zarządców dróg. Utworzenie tej usługi zostało sfinansowane z funduszu CEF (Connecting Europe Facility) w ramach europejskich projektów CROCODILE 1 i CROCODILE 2. Realizuje ona dwa podstawowe rozporządzenia delegowane:

- Rozporządzenie delegowane komisji 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające 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;
- Rozporządzenie delegowane komisji 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.

## **GŁÓWNY INSPEKTOR TRANSPORTU DROGOWEGO**

Główny Inspektor kieruje Inspekcją za pomocą podległego mu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest centralnym organem administracji rządowej podległym ministrowi właściwemu do spraw transportu zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2019r. poz. 58 z późn. zm.). Główny Inspektorat Transportu Drogowego został powołany do kontroli przestrzegania przepisów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego przewozu osób i rzeczy.

<sup>4</sup> Krajowy Punkt Dostępowy GDDKiA zawiera innego typu dane niż dane, które będzie zawierał planowy i opisany w niniejszym raporcie KPD.

## **INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO**

ITS jest jednostką, przy której działają komisje egzaminacyjne, przeprowadzające egzaminy pisemne, o których mowa w art. 37 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie przeprowadzenia procesu certyfikacji kompetencji zawodowych w transporcie drogowym oraz zabezpieczenia certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. poz. 1352), wydającą certyfikat kompetencji zawodowych w drogowym transporcie osób, potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego osób. ITS prowadzi rejestr wydanych certyfikatów.



# TRANSPORT KOLEJOWY

Głównymi interesariuszami w dziedzinie transportu kolejowego są przewoźnicy kolejowi realizujący przewozy pasażerskie.

## Lista przewoźników kolejowych wykonujących regularne przewozy<sup>5</sup>:

- ARRIVA RP sp. z o.o.
- Koleje Dolnośląskie S.A.
- „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
- „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
- Koleje Śląskie sp. z o.o.
- Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
- „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.
- „PKP INTERCITY” S.A.
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
- „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- SKPL Cargo sp. z o.o.
- Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

oraz

- Leo Express Global A.S. (spółka realizująca przewozy osób w Polsce na podstawie czeskiej licencji)

<sup>5</sup> Lista licencjonowanych przewoźników pasażerskich - <https://www.utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewoźni> (dostęp: 23.07.2019).

Przedstawiona lista została ograniczona o spółki posiadające licencję na przewóz osób, które nie wykonują jednak stałych, rozkładowych przewozów pasażerów, których przewozy mają charakter jednorazowy i okazjonalny, a ich główną domeną jest przewóz towarów, albo sezonowe przewozy turystyczne oraz przewoźników wąskotorowych, których działalność ma charakter sezonowy, turystyczny. Przedstawieni przewoźnicy wykonują regularny, publiczny transport zbiorowy na podstawie stałych rozkładów jazdy.



- Leo Express Global A.S.
- Leo Express s.r.o.
- Usedomer Baderbahn GmbH (Uznamska Kolej Nadmorska)

## **PREZES URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

Zgodnie z treścią art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.): Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:

- 1) regulacji transportu kolejowego,
- 2) licencjonowania transportu kolejowego,
- 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,
- 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 5) interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,
- 6) licencji i świadectw maszynistów.

## **PKP S.A. ORAZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

PKP S.A. pełni nadzór właścicielski nad spółkami Grupy PKP oraz jest właścicielem nieruchomości związanych z transportem i obsługą podróżnych, a także nieruchomości o charakterze komercyjnym. Do zadań spółki należy także inicjowanie inwestycji oraz gospodarowanie gruntami kolejowymi.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PLK”) jest zarządcą narodowej sieci kolejowej. PLK odpowiada również za zarządzanie i koordynację ruchu pociągów pasażerskich i towarowych. PLK zajmuje się również opracowywaniem i aktualizowaniem rozkładu jazdy pociągów w skali całego kraju.

PLK zajmuje się również tworzeniem i obsługą systemów informatycznych. Aby umożliwić skorelowanie połączeń kolejowych, PLK wykorzystuje elektroniczny system konstrukcji rozkładu jazdy – SKRJ, który od 2013 roku jest jedynym narzędziem wykorzystywanym w procesie projektowania rozkładu jazdy. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym jest bezpośrednio odpowiedzialne za prawidłowy przebieg pociągów na terenie kraju i w relacjach transgranicznych. Centrum nadzoruje również pracę w sytuacjach nadzwyczajnych oraz kieruje ruchem służb zabezpieczenia technicznego.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Źródło: <https://www.plk-sa.pl/o-nas/> (dostęp: 15.05.2019).

# TRANSPORT LOTNICZY



Do interesariuszy w zakresie transportu lotniczego należą przewoźnicy krajowi posiadający koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego i zagraniczni, którzy wykonują regularne przewozy lotnicze do/z Polski.

## **Podmioty posiadające koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie regularnego przewozu lotniczego<sup>7</sup>:**

---

- Enter Air sp. z o.o.
- Polskie Linie Lotnicze LOT S. A.
- Ryanair Sun S.A.
- SkyTaxi sp. z o.o.
- Sprintair S.A.

## **Lista wybranych obcych przewoźników lotniczych wykonujących regularne przewozy<sup>8</sup>:**

---

- Air Cairo
- Air Canada
- Air China
- Air France
- Alitalia
- Austrian Airlines AG
- Belavia – Belarusian airlines

<sup>7</sup> Dane z Urzędu Lotnictwa Cywilnego - wykaz podmiotów posiadających wydaną przez Prezesa ULC koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie regularnego przewozu lotniczego.

<sup>8</sup> Uwzględniono wybrane obce podmioty uprawnione do przewozów pasażerskich i świadczące usługi w sposób regularny, które przedłożyły do ULC rozkład lotów obowiązujący w sezonie rozkładowym Lato 2019.

- Brussels Airlines N.V.
- Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
- EasyJet Airline Company Limited
- EasyJet Airline GMBH
- Easy Jet Switzerland SA
- El Al Israel Airlines
- Emirates
- Eurowings GmbH
- Finnair Oyj
- Fly Dubai
- KLM N.V.
- Norwegian Air International Ltd.
- Norwegian Air Shuttle
- PJSC Aeroflot – Russian Airlines
- Qatar Airways Ltd.
- Ryanair DAC
- SAS Sverige AB
- Sun Express
- Swiss International Air Lines Ltd.
- TuiFly Belgium
- Turkish Airlines Turk Hava Yollari A.O.
- Ukraine International Airlines
- Vueling

Wśród organizacji branżowych można wyróżnić także Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych - The International Air Transport Association (IATA) oraz dwie organizacje o zasięgu regionalnym: Airlines International Representation in Europe oraz Airlines for Europe (A4E).

## **PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone na rzecz innych organów.

## **PREZES POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Agencja zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego. Organem kierującym działalnością Agencji i reprezentującym ją na zewnątrz jest Prezes Agencji.

## **PORTY LOTNICZE**

---

Podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi gromadzącymi dane są również lotniska. W skład systemu cywilnych lotnisk w Polsce wchodzi 15 portów lotniczych:

- Bydgoszcz - Szwederowo,
- Gdańsk - im. L. Wałęsy,
- Katowice - Pyrzowice,
- Kraków - Balice,
- Lublin,
- Łódź - Lublinek,
- Olsztyn - Mazury,
- Poznań - Ławica,
- Radom,
- Rzeszów - Jasionka,
- Szczecin - Goleniów,
- Warszawa im. Chopina,
- Warszawa/Modlin,
- Wrocław - Strachowice,
- Zielona Góra - Babimost.



# TRANSPORT MORSKI I ŚRÓDLĄDOWY

## TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

W Polsce nie prowadzi się listy przewoźników prowadzących regularny publiczny przewóz osób transportem wodnym śródlądowym. Część armatorów żeglugi śródlądowej świadczy usługi na podstawie umów zawieranych z odpowiednimi jednostkami samorządu terytorialnego np. transportu tramwajem wodnym na terenie określonej gminy. Wyżej wskazana działalność jest wyłącznie okresowa, o charakterze sezonowym zależnym od wielu czynników, związanych głównie z warunkami nawigacyjnymi, zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom oraz sposobem organizacji regularnego transportu publicznego na terenie danej jednostki samorządu terytorialnego. W związku z powyższym ustalenie stałego wykazu regularnych przewozów pasażerskich w żegludze śródlądowej nie jest możliwe. Ponadto inni przewoźnicy (np. Żegluga Mazurska) świadczą usługi transportowe o charakterze turystycznym.

W zakresie publicznego transportu śródlądowego do interesariuszy zaliczyć można organizacje zrzeszające armatorów śródlądowych np. taką jak Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – administracja drogi wodnej odpowiedzialna za utrzymanie, budowę, rozbudowę i modernizację śródlądowych dróg wodnych oraz za krajową gospodarkę wodną.

Dyrektorzy Urzędów Żeglugi Śródlądowej – terenowe organy administracji żeglugowej odpowiedzialne za kwestie związane m.in. z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, nadzorem nad bezpieczeństwem żeglugi, kontrolą przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych oraz przestrzeganiem praw pasażerów w zakresie wynikającym z przepisów UE.

# TRANSPORT MORSKI

---

W odniesieniu do żeglugi morskiej nie prowadzi się wykazu przewoźników realizujących stałe przewozy zgodnie z rozkładem.<sup>9</sup>

Niemniej z informacji zgromadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury wynika, że regularne połączenia promów pasażerskich są obsługiwane w Polsce przez następujące porty:

- Gdynia - oferuje regularne połączenia do Karlskrony, realizowane przez Stena Line;
- Gdańsk – obsługuje połączenie do Nynäshamn, realizowane przez Polferries (Polska Żegluga Bałtycka);
- Świnoujście – obsługuje połączenie do Trelleborga, realizowane przez TT Line oraz połączenie do Ystad, realizowane przez Polferries (Polska Żegluga Bałtycka) i Unity Lines.

Warto zauważyć, że armatorzy wprowadzają nowe jednostki do eksploatacji, zmieniają liczbę odejść w ciągu dnia oraz ustanawiają nowe połączenia. W związku z tym publikowane dane mają zmienny charakter.

W ramach żeglugi morskiej do interesariuszy należy zaliczyć również te porty morskie, które obsługują regularne promowe połączenia pasażerskie:

- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Terenowymi organami administracji morskiej w Polsce są Urzędy Morskie w Gdyni, Szczecinie i Słupsku. Odpowiadają one za bezpieczeństwo żeglugi morskiej, sprawy ochrony portów morskich i żeglugi morskiej oraz korzystania z dróg morskich oraz portów.

<sup>9</sup> Departament Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie prowadzi ewidencji armatorów prowadzących stałe przewozy według ustalonego rozkładu.

# INNI INTERESARIUSZE

## **SAMORZĄD TERYTORIALNY**

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest: gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek metropolitalny lub województwo. Samorząd wojewódzki zajmuje się organizacją regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Samorządy (w tym podmioty utworzone przez samorządy) również pełnią rolę zarządców dróg oraz zarządzają transportem przez podległe jednostki. Obecnie<sup>10</sup> podział terytorialny w Polsce wygląda następująco:

- 16 województw,
- 380 powiatów, w tym 66 miast na prawach powiatu,
- 2 477 gmin (302 miejskich, 638 miejsko-wiejskich oraz 1 537 wiejskich).

Uwzględnić należy również związek metropolitalny pn. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, któremu gminy członkowskie powierzyły zadania własne dot. zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego i który z pomocą swojej jednostki organizacyjnej Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie komunikacji miejskiej.

## **MINISTER INFRASTRUKTURY**

Ministerstwo Infrastruktury, zapewnia obsługę Ministra Infrastruktury, właściwego, na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz.U. poz. 101 i 176), do spraw objętych działaniami łączność i transport.

<sup>10</sup> Wg stanu na 1 stycznia 2019 r.

## **MINISTER CYFRYZACJI**

Ministerstwo Cyfryzacji zapewnia obsługę Ministra Cyfryzacji właściwego, na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz.U. poz. 761), do spraw objętych działem informatyzacja.

## **MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwane dalej „Ministerstwem” zapewnia obsługę Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej właściwego, na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz.U. poz. 2324 oraz z 2018 r. poz. 100), do spraw objętych działami: gospodarka morska, gospodarka wodna, rybołówstwo, żegluga śródlądowa.

## **PORTALE, TWÓRCY APLIKACJI, ITP.**

Celem projektu jest umożliwienie swobodnego dostępu do danych o podróżach i rozkładach jazdy użytkownikom. Aktualnie użytkownik może skorzystać z serwisów, za pośrednictwem których udostępniane są dane o rozkładach jazdy stosowanych przez przewoźników autobusowych, kolejowych, lotniczych, transportu współdzielonego oraz przewoźników transportu na żądanie, których usługi dostępne już są w różnych serwisach i aplikacjach mobilnościowych. Projekt ma umożliwić korzystanie z danych podmiotom komercyjnym oraz niekomercyjnym.

## **PREZES URZĘDU DOZORU TECHNICZNEGO**

Urząd Dozoru Technicznego (dalej: „UDT”) jest państwową osobą prawną działającą w obszarze bezpieczeństwa urządzeń technicznych. Organem UDT jest Prezes.

Do zakresu działania UDT należy m.in.:

- prowadzenie Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, która jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów,
- nadzór i kontrola przestrzegania przepisów o dozorcze technicznym, a także przepisów i zasad z zakresu bezpieczeństwa techniki, dotyczących urządzeń technicznych,
- wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi,
- wydawanie decyzji w sprawach wynikających z wykonywania dozoru technicznego.



# **TRANSPORT WSPÓŁDZIELONY I TRANSPORT NA ŻĄDANIE**

Oprócz przewoźników świadczących usługi w oparciu o odpowiednie rozkłady jazdy, także operatorzy innych usług transportowych (np. carpoolingu, carsharingu, czy wynajmu innych pojazdów) będą mogli dostarczać informacje do systemu.

## **DYREKTOR TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO**

Transportowy Dozór Techniczny (dalej: „TDT”) jest państwową osobą prawną, której organem jest Dyrektor. TDT odpowiada m.in. za:

- wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami technicznymi zainstalowanymi na obszarze kolejowym, w kolejowych pojazdach szynowych na bocznicach kolejowych, na terenie portów, przystani morskich oraz żeglugi śródlądowej,
- wykonywanie dozoru technicznego nad zbiornikami, w tym cysternami wykorzystywanymi w ruchu kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej w tym również urządzeniami transportowymi przeznaczonymi do przewozu towarów niebezpiecznych,
- wydawania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu z wymaganiami zawartymi w prawie, wraz badaniami tych punktów,
- wydawania opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania gazu ziemnego z wymaganiami zawartymi w prawie, wraz badaniami technicznymi tych punktów.

## **GŁÓWNY GEODETA KRAJU**

Główny Geodeta Kraju jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach geodezji i kartografii. Jest również odpowiedzialny za tworzenie i utrzymanie „Geoportalu” infrastruktury informacji przestrzennej jako centralnego punktu dostępu do danych przestrzennych i związanych z nimi usług. Główny Geodeta Kraju wykonuje swoje zadania przy pomocy Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (GUGiK).

Utworzony i utrzymywany przez GUGiK serwis „Geoportal” ([www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl)) służy do udostępniania obywatelom, przedsiębiorcom oraz administracji publicznej informacji przestrzennej pochodzącej z urzędowych rejestrów, gwarantujących jej jakość, aktualność i wiarygodność. Serwis udostępnia użytkownikom szereg funkcji, od możliwości manipulowania widokiem mapy poprzez dostosowywanie widoczności poszczególnych warstw oraz wykonywanie pomiarów na mapie, skończywszy na możliwości wyszukiwania i prostych analiz. Z serwisem [geoportal.gov.pl](http://geoportal.gov.pl) związana jest także aplikacja „Geoportal mobile” dostępna na urządzenia mobilne z platformą iOS i Android.

# DOSTARCZANIE DANYCH

KPD opierać się będzie na danych dostarczanych przez interesariuszy. Według art. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z 6 września 2001 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1330, z późn. zm.) każda informacja o sprawach publicznych stanowi informację publiczną w rozumieniu ustawy i podlega udostępnieniu na zasadach i w trybie określonym w niniejszej ustawie (z ograniczeniami zawartymi w art. 5 ustawy, w tym ze względu na prywatność os. fizycznej lub tajemnicę przedsiębiorcy, czy ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie informacji niejawnych oraz o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych).

Zgodnie z wyrokiem z dnia 18 września 2012 r., Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie (sygn. akt. II SAB/Kr 105/12, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, orzeczenia.nsa.gov.pl) informacja dot. przebiegu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy ma charakter informacji publicznej w rozumieniu art. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Natomiast według art. 3. ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego z dnia 25 lutego 2016 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 730) zobowiązanymi do udostępniania lub przekazywania informacji sektora publicznego w celu ponownego wykorzystywania są:

- 1) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869);
- 2) inne niż określone w pkt 1 państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej;
- 3) inne niż określone w pkt 1 osoby prawne, utworzone w szczególnym celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnym, niemających charakteru przemysłowego ani handlowego, jeżeli podmioty, o których mowa w tym przepisie oraz w pkt 1 i 2, pojedynczo lub wspólnie, bezpośrednio albo pośrednio przez inny podmiot:

- a) finansują je w ponad 50% lub
  - b) posiadają ponad połowę udziałów albo akcji, lub
  - c) sprawują nadzór nad organem zarządzającym, lub
  - d) mają prawo do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego;
- 4) związki podmiotów, o których mowa w pkt 1-3.

W myśl art. 2 przez informację sektora publicznego należy rozumieć każdą treść lub jej część, niezależnie od sposobu utrwalenia, w szczególności w postaci papierowej, elektronicznej, dźwiękowej, wizualnej lub audiowizualnej, będącą w posiadaniu podmiotów, o których mowa w art. 3.

Natomiast ponowne wykorzystywanie należy rozumieć jako wykorzystywanie przez osoby fizyczne, osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, zwane dalej „użytkownikami”, informacji sektora publicznego, w celach komercyjnych lub niekomercyjnych innych niż pierwotny publiczny cel, dla którego informacja została wytworzona.

Według art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności m.in. na: zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: systemu informacji dla pasażera.

Należy też przypomnieć, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami – przewoźnik (również podmiot prywatny), który wykonuje regularne przewozy związane z transportem publicznym, a więc realizuje ustawowy obowiązek jednostek samorządu terytorialnego w zakresie transportu zbiorowego, jest podmiotem działającym w sferze publicznej. Realizując obowiązek jednostek samorządu terytorialnego, świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie transportu zbiorowego. Sprawy transportu zbiorowego stanowią zadania publiczne. Wobec powyższego jest podmiotem zobowiązanym do udostępnienia informacji publicznej (zob. wyr WSA w Kielcach z 7.9.2017 r., sygn. akt. II SAB/Ke 38/17, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, [orzeczenia.nsa.gov.pl](http://orzeczenia.nsa.gov.pl)).

Do przekazywania informacji publicznych (a więc także rozkładów jazdy i powiązanych informacji) odnośni się również prawo unijne.

Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem art. 5 ust. 1 dyrektywy 2013/37/UE z dnia 17 listopada 2013 r. w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (tzw. dyrektywy re-use) (Dz. Urz. UE L 175 z 27.06.2013, str. 1.), organy sektora publicznego udostępniają swoje dokumenty w jakimkolwiek istniejącym formacie lub języku, a jeżeli jest to możliwe i w stosownych przypadkach – w formacie otwartym przeznaczonym do odczytu komputerowego wraz z metadanymi. W miarę możliwości zarówno format, jak i metadane powinny być zgodne z otwartymi standardami formalnymi.

W art. 2 pkt 5 i 6 są zdefiniowane powyższe pojęcia:

- „format przeznaczony do odczytu komputerowego” - oznacza format pliku zorganizowany tak, aby aplikacje komputerowe mogły łatwo zidentyfikować, rozpoznać i uzyskać określone dane, w tym poszczególne stwierdzenia faktów i ich wewnętrzną strukturę;
- „format otwarty” - oznacza format pliku, który nie jest powiązany z platformą oraz jest udostępniany obywatelom bez żadnych ograniczeń, które utrudniałyby ponowne wykorzystywanie dokumentów.

Nowa Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz. Urz. UE L 172 z 26.06.2019, str. 56.), zakłada rozszerzenie zakresu danych wymagających publikacji.

W nowej dyrektywie zaproponowano poszerzenie zakresu ponownego wykorzystywania o kolejne zasoby danych (dane badawcze) oraz o nowe podmioty, tj. przedsiębiorców państwowych, czy jednostki naukowe, które będą zobligowane do przekazywania swoich zasobów do dalszej eksploatacji przez każdego zainteresowanego (z wyłączeniem części podmiotów oraz kategorii danych).

Ciekawym rozwiązaniem jest wprowadzenie nowej kategorii informacji sektora publicznego, tj. danych dynamicznych oraz wzmocnienie znaczenia bezwioskowego udostępniania informacji w sposób zautomatyzowany poprzez interfejs programistyczny API.

Przyjęcie dyrektywy nie oznacza jednak końca prac. Wkrótce rozpoczną się prace nad aktem wykonawczym, w którym zostaną określone tzw. dane o wysokiej wartości, czyli takie, które mają najwyższy potencjał dla dalszego, innowacyjnego wykorzystania, np. w aplikacjach na urządzenia mobilne. Dane te będą udostępniane nieodpłatnie przez API (z ograniczeniami zawartymi w art. 14 dyrektywy).

Przyjęta dyrektywa wpłynie na polski porządek prawny. Implementacja dyrektywy spowoduje konieczność zmiany ustawy z dnia 25 lutego 2016 r. o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego. Państwa członkowskie UE będą miały dwa lata na dostosowanie swojego prawa do nowych wymogów.<sup>11</sup>

W tym kontekście szczególne znaczenie będą miały przepisy art. 5 nowej dyrektywy. Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy organy sektora publicznego oraz przedsiębiorstwa publiczne będą udostępniać swoje dokumenty w jakimkolwiek istniejącym formacie lub języku, a jeżeli jest to możliwe i w stosownych przypadkach – w formacie otwartym przeznaczonym do odczytu maszynowego komputerowego wraz z metadanymi. W miarę możliwości zarówno format, jak i metadane muszą być zgodne z otwartymi standardami formalnymi (takim otwartym standardem jest standard wymiany rozkładów jazdy i powiązanych danych - NeTeX stworzony przez Europejski Komitet Normalizacyjny).

Zgodnie z art. 5 ust. 5 organy sektora publicznego oraz przedsiębiorstwa publiczne będą udostępniać dane dynamiczne do ponownego wykorzystywania natychmiast po ich zgromadzeniu, za pośrednictwem odpowiednich interfejsów programowania aplikacji (API).

Zgodnie z obecnie istniejącymi przepisami, istnieje obowiązek publikacji danych dotyczących transportu publicznego. W związku z nadchodzącymi zmianami prawa, wymóg udostępnienia danych stanie się szerszy oraz pojawi się wymóg umożliwienia automatycznego przesyłania danych.

Krytycznym dla swobodnego wykorzystania danych i rozwijania otwartych platform jest wymóg bezwzrostowego dostępu do danych. Jest to szczególnie ważne dla rozwoju projektów usług mobilności, tzw. MaaS (Mobility-as-a-Service), czyli cyfrowych platform umożliwiających planowanie podróży multimodalnych oraz ich realizację.

<sup>11</sup> <https://www.gov.pl/web/cyfryzacja/nowa-dyrektywa-o-otwartych-danych-i-ponownym-wykorzystywaniu-informacji-sektora-publicznego> (dostęp: 08.05.2019 r.)

# KOLEJNE KROKI

Następnym etapem projektu będzie pogłębiona analiza interesariuszy pod względem ich funkcji transportowych oraz roli w systemie udostępniania danych, w tym technicznych możliwości dostarczania danych do KPD. Kolejnym krokiem w projekcie jest stworzenie listy dostawców danych, którzy będą przysyłać dane do KPD. Projekt zakłada stworzenie polskiego minimalnego profilu NeTEx.

NeTEx jest standardem technicznym Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego, (dalej: „CEN”), polegającym na wymianie informacji na temat obowiązujących rozkładów jazdy w ramach transportu publicznego i innych powiązanych danych. NeTEx, jako uniwersalne narzędzie funkcjonujące w formacie XML, ma służyć wydajnej oraz bieżącej wymianie złożonych danych transportowych między rozproszonymi systemami. Pozwala ono na wykorzystanie danych za pośrednictwem usług internetowych i obsługę szerokiego zakresu informacji pasażerskiej i aplikacji operacyjnych. Z profilu obsługi danych NeTEx można swobodnie korzystać w oparciu o licencję GPL (General Public License), i rozwijany jest on zgodnie z normami CEN. Standard jest dostępny online: [http://netex-cen.eu/?page\\_id=14](http://netex-cen.eu/?page_id=14)

**Opublikowano przez Ministerstwo Infrastruktury.**

Raport jest bezpłatny i nie może być sprzedawany.



**MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY**



**Co-financed by the Connecting Europe  
Facility of the European Union**