

Data publikacji: 27-07-2012



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII KADENCJA**

Warszawa, dnia 27 lipca 2012 r.

Druk nr 167

**MARSZAŁEK SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Pan
Bogdan BORUSEWICZ
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z art. 121 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mam zaszczyt przesłać Panu Marszałkowi do rozpatrzenia przez Senat uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 19. posiedzeniu w dniu 27 lipca 2012 r. ustawę

o zmianie ustawy o drogach publicznych.

Z wyrazami szacunku

(-) Ewa Kopacz

USTAWA
z dnia 27 lipca 2012 r.

o zmianie ustawy o drogach publicznych¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w pkt 32 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 33–40 w brzmieniu:

- „33) inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- 34) interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy;
- 35) aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS;
- 36) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników w obszarze transportu drogowego, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;
- 37) użytkownik ITS – każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i zarządców dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz służby ustawowo powołane do niesienia pomocy;
- 38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, a także motocyklistów oraz osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz. Urz. UE L 207 z 06.08.2010, str. 1).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 159, poz. 945 i Nr 222, poz. 1321 oraz z 2012 r. poz. 472.

- 39) interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę;
- 40) ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej.”;
- 2) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Inteligentne systemy transportowe

- Art. 43a. 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 przepisy wydane na podstawie ust. 3, mając na uwadze potrzeby w szczególności użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.
2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:
- 1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
 - 2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
 - 3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;
 - 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;
 - 5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;
 - 6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;
 - 7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;

- 8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;
 - 9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;
 - 10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;
 - 11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;
 - 12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.
3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności może określić, w drodze rozporządzenia:
- 1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,
 - 2) sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS
- mając na uwadze potrzebę zapewnienia skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS oraz uwzględniając zasady, o których mowa w ust. 2.”.

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

(-) Ewa Kopacz

.....

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu

.....