



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-164-17

**Druk nr 2048**

Warszawa, 22 listopada 2017 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Budownictwa .

*Z poważaniem*

(-) Beata Szydło

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13hb:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłatę elektroniczną pobiera Główny Inspektor Transportu Drogowego.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1j w brzmieniu:

„1a. Główny Inspektor Transportu Drogowego może powierzyć, w drodze porozumienia, wykonywanie w jego imieniu niektórych czynności związanych z poborem opłaty elektronicznej, w tym przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację elektronicznego systemu poboru tej opłaty, oraz z kontrolą prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej:

- 1) organom administracji rządowej;
- 2) Bankowi Gospodarstwa Krajowego;
- 3) państwowym instytutom badawczym;
- 4) instytucjom gospodarki budżetowej;
- 5) innym podmiotom, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1–3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018), którym wyłączone prawo do wykonywania tych czynności przyznano w drodze ustawy lub innego aktu normatywnego, który podlega publikacji.

1b. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 1a, reguluje się w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

1c. Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z poborem opłaty elektronicznej oraz kontrolą prawidłowości jej uiszczenia może zlecić podmiotom innym niż wskazane w ust. 1a wyłącznie:

- 1) produkcję, dostawę, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3;
- 2) produkcję, dostawę, instalację, usuwanie, a także utrzymanie, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w art. 13o ust. 1, służących do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 3) produkcję, dostawę, utrzymanie, serwis i wymianę pojazdów służących do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 4) świadczenie usług telekomunikacyjnych zapewniających wymianę danych pomiędzy urządzeniami i elementami elektronicznego systemu poboru opłat, a także innych usług towarzyszących, umożliwiających pobór opłaty elektronicznej;
- 5) produkcję, dostawę, instalację oraz wdrożenie urządzeń i elementów składowych elektronicznego systemu poboru opłat, w tym infrastruktury teleinformatycznej oraz oprogramowania, a także ich serwis i utrzymanie.

1d. Obsługę użytkowników elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, w tym w zakresie udostępniania urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3, oraz wnoszenia opłaty elektronicznej, Główny Inspektor Transportu Drogowego może zlecić w szczególności:

- 1) przedsiębiorcom prowadzącym stacje benzynowe;
- 2) organizacjom zrzeszającym przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym;
- 3) operatorom pocztowym, o których mowa w art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481).

1e. Wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 1d, odbywa się na zasadach określonych w porozumieniu, które określa w szczególności sposób zabezpieczenia środków z tytułu wnoszonej opłaty elektronicznej.

1f. W przypadku gdy do zamówienia, o którym mowa w ust. 1c i 1d, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych albo ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920), zastosowanie mają przepisy ust. 1g–1j.

1g. Główny Inspektor Transportu Drogowego, udzielając zamówienia, o którym mowa w ust. 1f, zamieszcza ogłoszenie o udzielanym zamówieniu na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

1h. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1f, jest udzielane w sposób zapewniający przejrzystość, równe traktowanie podmiotów zainteresowanych wykonaniem zamówienia oraz z uwzględnieniem okoliczności mogących mieć wpływ na jego udzielenie.

1i. Główny Inspektor Transportu Drogowego nie udostępnia informacji związanych z zamówieniem, o którym mowa w ust. 1f, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, jeżeli podmiot zainteresowany wykonaniem zamówienia, nie później niż przed zleceniem, o którym mowa w ust. 1c, albo zawarciem porozumienia, o którym mowa w ust. 1e, zastrzegł, że nie mogą być one udostępniane.

1j. Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 1f, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 1c, lub z którym zawarł porozumienie, o którym mowa w ust. 1e, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia.”,

b) uchyla się ust. 3;

2) uchyla się art. 13hd;

3) w art. 13m ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.”;

4) po art. 13n dodaje się art. 13o w brzmieniu:

„Art. 13o. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 i art. 13l ust. 1, a także art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057), może instalować stacjonarne i przenośne urządzenia służące do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz poboru opłaty za przejazd

autostradą, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia.

2. Instalacja urządzeń, o których mowa w ust. 1, odbywa się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Uzgodnienie następuje w terminie nie dłuższym niż 30 dni, licząc od dnia przekazania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego propozycji lokalizacji urządzeń.

3. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w związku z realizacją zadań określonych w ust. 1.

4. Zarząd drogi użycza Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego grunty w pasie drogowym na cele instalacji urządzeń, o których mowa w ust. 1. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.<sup>2)</sup>) nie stosuje się.”;

5) w art. 16i w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) współpracować z podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13l ust. 1, na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16s ust. 1;”;

6) w art. 16s w ust. 2 po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) zasady współpracy, o której mowa w art. 16i ust. 1 pkt 4;”;

7) w art. 18 w ust. 2:

a) uchyla się pkt 8–9;

b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a i 9b w brzmieniu:

„9a) dostosowywanie autostrad płatnych do poboru opłat za przejazd autostradą, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;

9b) współpraca z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w zakresie dostosowania infrastruktury dróg krajowych do poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą;”;

---

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2260 oraz z 2017 r. poz. 624, 820, 1509, 1529, 1566 i 1595.

8) art. 20g otrzymuje brzmienie:

„Art. 20g. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1, mogą być instalowane stacjonarne i przenośne urządzenia służące do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia.

2. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, mogą instalować:

- 1) Straż Graniczna w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, z późn. zm.<sup>3)</sup>), na obszarze strefy nadgranicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 660);
- 2) organy Krajowej Administracji Skarbowej w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
- 3) Inspekcja Transportu Drogowego w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708 i 1214).

3. Instalacja urządzeń, o których mowa w ust. 1, odbywa się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Uzgodnienie następuje w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące, licząc od dnia przekazania przez właściwy podmiot propozycji lokalizacji urządzeń.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 2, mogą zlecać w swoim imieniu innym podmiotom: instalację, usuwanie, a także utrzymanie, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w ust. 1.

5. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego w związku z realizacją zadań określonych w ust. 1, 2 i 4.”;

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948 i 1955 oraz z 2017 r. poz. 60, 244, 768, 1086 i 1321.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 2255 oraz z 2017 r. poz. 88, 244, 379, 708, 768, 1086 i 1321.

- 9) w art. 22 w ust. 2 zdanie pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:  
„Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, potrzebami ruchu drogowego lub potrzebami obsługi użytkowników ruchu, a także na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie.”;
- 10) w art. 40a:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie  
„1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 13f ust. 1, art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”;
- b) po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:  
„1c. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1 i 2 są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego.”;
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:  
„3. Środki z opłat i kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, oraz środki z kar gromadzonych na wyodrębnionym rachunku bankowym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, o którym mowa w ust. 1c, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529) w art. 29 w ust. 1 po pkt 11b dodaje się pkt 11c w brzmieniu:

„11c) urządzeń instalowanych w pasie drogowym dróg publicznych, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia:

- a) służących do zarządzania drogami, w tym do wdrażania inteligentnych systemów transportowych,
- b) służących do zarządzania ruchem drogowym, w tym urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- c) o których mowa w art. 13o ust. 1 i art. 20g ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089);”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37a w ust. 1a pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Główny Inspektor Transportu Drogowego;”;

2) art. 37c otrzymuje brzmienie:

„Art. 37c. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego stanowią przychód Funduszu, a opłaty pobrane przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia mogą stanowić przychód tej spółki, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, tak stanowi.”;

3) w art. 37g po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) pojazdy, o których mowa w art. 53 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926), poruszające się jako pojazdy uprzywilejowane i uczestniczące w akcji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego;”;

4) po art. 37ga dodaje się art. 37gb i art. 37gc w brzmieniu:

„Art. 37gb. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego może powierzyć, w drodze porozumienia, wykonywanie w jego imieniu niektórych czynności związanych z poborem

opłaty za przejazd autostradą, w tym przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu poboru tej opłaty:

- 1) organom administracji rządowej;
- 2) Bankowi Gospodarstwa Krajowego;
- 3) państwowym instytutom badawczym;
- 4) instytucjom gospodarki budżetowej;
- 5) innym podmiotom, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1–3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018), którym wyłączne prawo do wykonywania tych czynności przyznano w drodze ustawy lub innego aktu normatywnego, który podlega publikacji.

2. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, reguluje się w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z poborem opłat za przejazd autostradą może zlecić podmiotom innym niż wskazane w ust. 1 wyłącznie:

- 1) produkcję, dostawę, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191 i 1089);
- 2) produkcję, dostawę, instalację, usuwanie, a także utrzymanie, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w art. 13o ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, służących do poboru opłaty za przejazd autostradą;
- 3) świadczenie usług telekomunikacyjnych zapewniających wymianę danych pomiędzy urządzeniami i elementami systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także innych usług towarzyszących, umożliwiających pobór opłaty za przejazd autostradą;
- 4) produkcję, dostawę, instalację oraz wdrożenie urządzeń i elementów składowych systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także ich serwis i utrzymanie.

4. W przypadku gdy pobór opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1, odbywa się z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w art. 13i ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, obsługę użytkowników autostrady płatnej, w tym w zakresie udostępniania urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3, oraz wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, Główny Inspektor Transport Drogowego może zlecić w szczególności:

- 1) przedsiębiorcom prowadzącym stacje benzynowe;

- 2) organizacjom zrzeszającym przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym;
- 3) operatorom pocztowym, o których mowa w art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481).

5. Wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 4, odbywa się na zasadach określonych w porozumieniu, które określa w szczególności sposób zabezpieczenia środków z tytułu wnoszonej opłaty za przejazd autostradą.

6. W przypadku gdy do zamówienia, o którym mowa w ust. 3 i 4, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018) albo ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920), zastosowanie mają przepisy ust. 7–10.

7. Główny Inspektor Transportu Drogowego, udzielając zamówienia, o którym mowa w ust. 6, zamieszcza ogłoszenie o udzielanym zamówieniu na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

8. Zamówienie, o którym mowa w ust. 6, jest udzielane w sposób zapewniający przejrzystość, równe traktowanie podmiotów zainteresowanych wykonaniem zamówienia oraz z uwzględnieniem okoliczności mogących mieć wpływ na jego udzielenie.

9. Główny Inspektor Transportu Drogowego nie udostępnia informacji związanych z zamówieniem, o którym mowa w ust. 6, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, jeżeli podmiot zainteresowany wykonaniem zamówienia, nie później niż przed zleceniem, o którym mowa w ust. 3, albo zawarciem porozumienia, o którym mowa w ust. 5, zastrzegł, że nie mogą być one udostępniane.

10. Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 6, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 3, lub z którym zawarto porozumienie, o którym mowa w ust. 5, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia.

Art. 37gc. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad użycza Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego grunty na cele związane z realizacją zadania, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1, wraz z wzniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami.

2. Warunki korzystania z gruntów, o których mowa w ust. 1, oraz wzniesionych na nich budynków, budowli i innych urządzeń określa umowa pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.”;

5) w art. 39b w ust. 1:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego;”;

b) pkt 5d otrzymuje brzmienie:

„5d) środków pochodzących z opłat, o których mowa w art. 16x ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego;”;

6) w art. 39f:

a) w ust. 1:

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego;”;

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) finansowanie kosztów usług doradczych:

- a) związanych z budową i przebudową dróg krajowych, w tym autostrad,
- b) związanych z przygotowaniem, wdrożeniem, budową lub eksploatacją systemów poboru opłat, o których mowa w pkt 5,
- c) niezbędnych do prawidłowego wykonywania przez ministra właściwego do spraw transportu ustawowych zadań z zakresu funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury dróg publicznych.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ze środków Funduszu dokonuje się:

- 1) pokrycia kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1;
- 2) spłaty:
  - a) kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, o których mowa w art. 39d ust. 1,

- b) zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 39d ust. 2,
  - c) udzielonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego finansowania, o którym mowa w ust. 6, wraz z kosztami tego finansowania.”,
- c) uchyla się ust. 5,
- d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. W przypadku niedoboru środków na rachunku Funduszu niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3 oraz w ust. 2 pkt 1 i 2 lit. a, Bank Gospodarstwa Krajowego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.”;
- 7) w art. 39k:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dokonuje wypłat ze środków Funduszu odpowiednio na rzecz spółek lub wykonawców robót w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39 pkt 1 i 2, a na wniosek ministra właściwego do spraw transportu dokonuje wypłat, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 4 i 6 lit. c.”,
- b) uchyla się ust. 3,
- c) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego, dokonuje wypłat ze środków Funduszu, na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 i 6 lit. b.”;
- 8) w art. 39l pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) sposób i tryb przekazywania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego przychodów z opłat za przejazd autostradą;”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, 1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708 i 1214) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 48 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
- „2. Inspekcja jest powołana również do poboru opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października

1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057 i ...).”;

2) w art. 50 po pkt 3 dodaje się pkt 3a–3c w brzmieniu:

„3a) pobór opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

3b) pobór opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;

3c) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;

3) w art. 51:

a) w ust. 6 w pkt 1 po lit. b dodaje się lit. ba–bc w brzmieniu:

„ba) związanych z poborem opłaty elektronicznej, na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,

bb) związanych z poborem opłaty za przejazd autostradą, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,

bc) związanych z podejmowaniem działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Główny Inspektor Transportu Drogowego może w sprawach, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a–bb, upoważnić do działania w jego imieniu wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.”;

c) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. W przypadku udzielenia upoważnienia, o którym mowa w ust. 7, Główny Inspektor Transportu Drogowego może przekazać wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego środki finansowe na pokrycie kosztów powierzonych zadań.”;

4) w art. 53 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zastępców Głównego Inspektora powołuje minister właściwy do spraw transportu spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek Głównego Inspektora. Minister właściwy do spraw transportu odwołuje, na wniosek Głównego Inspektora, jego zastępców.”;

- 5) w art. 54 w ust. 2:
- a) pkt 11a otrzymuje brzmienie:  
„11a) wykonuje zadania Inspekcji związane z poborem opłaty elektronicznej i kontrolą prawidłowości uiszczenia tej opłaty, na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;
  - b) po pkt 11a dodaje się pkt 11b i 11c w brzmieniu:  
„11b) wykonuje zadania Inspekcji związane z poborem opłaty za przejazd autostradą, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;  
11c) wykonuje zadania Inspekcji związane z podejmowaniem działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;
- 6) po art. 55 dodaje się art. 55a–55c w brzmieniu:
- „Art. 55a. 1. W zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych, Inspekcja Transportu Drogowego przetwarza dane osobowe, w tym dane wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”.
2. Inspekcja Transportu Drogowego przetwarza dane osobowe wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 wyłącznie w przypadku, gdy zostały one przekazane dobrowolnie przez stronę w ramach postępowania prowadzonego przez organ Inspekcji.
3. Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz wojewódzcy inspektorzy są administratorami danych osobowych przetwarzanych na podstawie ust. 1.
4. Do przetwarzania danych osobowych, o których mowa w ust. 1, przepisów art. 13–22 oraz art. 34 rozporządzenia 2016/679 nie stosuje się w zakresie, w jakim dane te są niezbędne do zapewnienia prawidłowej realizacji ustawowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego.
5. Administrator informuje o ograniczeniach, o których mowa w ust. 4, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

6. Okres przechowywania danych osobowych, o których mowa w ust. 1, ustala administrator zgodnie z celami ich przetwarzania, o ile nie wynikają one z przepisów odrębnych, w szczególności dotyczących terminów.

7. Dane osobowe, o których mowa w ust. 1, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu.

8. Administrator wdraża środki techniczne i organizacyjne w celu ochrony danych osobowych zgodnie z ust. 7.

9. W przypadku stwierdzenia naruszenia ochrony danych osobowych administrator w terminie 72 godzin od stwierdzenia naruszenia wydaje komunikat o naruszeniu na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

10. Przepisy ust. 1–9 stosuje się odpowiednio do prowadzonych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego postępowań odwoławczych od decyzji wydanych na podstawie ustawy oraz postępowań dotyczących tych decyzji prowadzonych na podstawie art. 145 § 1, art. 145a § 1, art. 145b § 1, art. 154 § 1, art. 155, art. 156 § 1, art. 161 § 1, art. 162 § 1 i 2 oraz art. 163 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257).

Art. 55b. 1. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Główny Inspektor Transportu Drogowego lub osoba przez niego upoważniona, na podstawie pisemnego wniosku, udostępnia nieodpłatnie dane, o których mowa w art. 55a ust. 1:

- 1) Policji,
- 2) Żandarmerii Wojskowej,
- 3) Straży Granicznej,
- 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 5) Agencji Wywiadu,
- 6) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,
- 7) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
- 8) Służbie Wywiadu Wojskowego,
- 9) prokuratorowi,
- 10) sądom,
- 11) Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektorowi izby administracji skarbowej, naczelnikowi urzędu celno-skarbowego

– w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych;
- 3) dane podlegające udostępnieniu.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego może wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych, o których mowa w art. 55a ust. 1, podmiotom, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 i 5–11, bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

4. Udostępnianie danych, o których mowa w art. 55a ust. 1, w sposób określony w ust. 3, następuje po złożeniu przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 i 5–11, wniosku zawierającego:

- 1) określenie zakresu danych podlegających udostępnieniu;
- 2) określenie osób uprawnionych do przetwarzania danych, o których mowa w pkt 1;
- 3) oświadczenie, że podmioty te posiadają:
  - a) urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał, oraz
  - b) zabezpieczenie techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego udostępnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dane, o których mowa w art. 55a ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 3, jeżeli jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego będąca odbiorcą danych złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 pkt 3.

6. Podmioty, o których mowa w ust. 1, dokonują weryfikacji danych, o których mowa w art. 55a ust. 1, uzyskanych zgodnie z ust. 1 i 3, pod względem ich niezbędności dla realizacji ustawowych zadań danego podmiotu, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając dane zbędne.

7. Główny Inspektor Transportu Drogowego nie udostępnia na podstawie ust. 1 i 3 danych osobowych wskazanych w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, chyba że podmiot, o którym mowa w ust. 1, jest ustawowo upoważniony do przetwarzania tych danych.

Art. 55c. 1. W zakresie zadań określonych w ustawie oraz w przepisach odrębnych, Inspekcja Transportu Drogowego może nieodpłatnie uzyskiwać dane ze zbiorów danych,

w tym zbiorów danych osobowych, prowadzonych przez organy władzy publicznej oraz państwowe lub samorządowe jednostki organizacyjne.

2. Jeżeli przepisy odrębnych ustaw nie stanowią inaczej, administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 1, udostępniają Inspekcji Transportu Drogowego przetwarzane w nich dane na podstawie pisemnego wniosku Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wojewódzkiego inspektora lub osoby przez niego upoważnionej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) określenie zbioru danych, z którego te dane mają zostać udostępnione;
- 3) wskazanie danych podlegających udostępnieniu.

4. Administratorzy zbiorów danych, o których mowa w ust. 1, mogą zawierać z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego lub wojewódzkim inspektorem pisemną umowę o udostępnianiu jednostkom organizacyjnym Inspekcji Transportu Drogowego informacji zgromadzonych w zbiorach w drodze teletransmisji bez konieczności składania każdorazowo pisemnych wniosków o udostępnienie danych, jeżeli jednostki te spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) posiadają urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;
- 2) posiadają zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania;
- 3) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie.

5. Do danych uzyskanych przez Inspekcję Transportu Drogowego na podstawie ust. 1 przepisy art. 55a stosuje się.”;

- 7) w art. 56 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kary pieniężne oraz grzywny, o których mowa w ust. 1, oraz w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy właściwej jednostki organizacyjnej Inspekcji, obsługującej organ nakładający karę pieniężną w I instancji lub grzywnę.”;

- 8) w art. 77 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do pracowników Inspekcji:

- 1) zatrudnionych na stanowiskach inspektorów nie mają zastosowania przepisy art. 4 i art. 97 ustawy, o której mowa w ust. 1;

- 2) obsługujących Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie realizacji zadań, o których mowa w art. 50 pkt 3a i 3b, niezatrudnionych na stanowiskach inspektorów, nie ma zastosowania przepis art. 97 ustawy, o której mowa w ust. 1.”;
- 9) po art. 77 dodaje się art. 77a w brzmieniu:

„Art. 77a. 1. Czas pracy pracowników, o których mowa w art. 77 ust. 2, nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy.

2. Do pracowników, o których mowa w art. 77 ust. 2, mogą być stosowane systemy czasu pracy:

- 1) zmianowy – na stanowiskach pracy, na których, ze względu na zakres i charakter zadań, jest wymagane wykonywanie pracy w systemie zmianowym;
- 2) podstawowy, w którym czas pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę – na pozostałych stanowiskach pracy.

3. W zmianowym systemie czasu pracy pracę wykonuje się na zmiany trwające po 8 godzin na dobę. W szczególnie uzasadnionych przypadkach pracodawca może wprowadzić wykonywanie pracy na zmiany trwające po 12 godzin na dobę.

4. W zmianowym systemie czasu pracy, o którym mowa w ust. 3 zdanie pierwsze, pracownik nie może wykonywać pracy na więcej niż dziesięciu zmianach w porze nocnej w miesiącu kalendarzowym, chyba że jest to uzasadnione szczególnymi potrzebami pracodawcy lub tym, że jego nieobecność mogłaby spowodować poważne zakłócenie organizacji pracy u pracodawcy.

5. W zmianowym systemie czasu pracy, o którym mowa w ust. 3 zdanie drugie, pracownik nie może wykonywać pracy na więcej niż ośmiu zmianach w porze nocnej w miesiącu kalendarzowym, chyba że jest to uzasadnione szczególnymi potrzebami pracodawcy lub tym, że jego nieobecność mogłaby spowodować poważne zakłócenie organizacji pracy u pracodawcy.

6. Praca w godzinach nadliczbowych pracownika jest dopuszczalna ze względu na:

- 1) konieczność prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii;
- 2) konieczność wykonania rozpoczętych czynności kontrolnych, jeżeli nie mogą one zostać przerwane;
- 3) szczególne potrzeby pracodawcy.

7. Praca w godzinach nadliczbowych następuje na polecenie pracodawcy.

8. W zamian za czas pracy w godzinach nadliczbowych pracownikowi udziela się czasu wolnego od pracy w wymiarze o połowę wyższym albo może mu być przyznane wynagrodzenie wraz z dodatkiem za pracę w godzinach nadliczbowych w wysokości 50% wynagrodzenia. Udzielenie pracownikowi czasu wolnego nie może spowodować obniżenia wynagrodzenia należnego pracownikowi za pełny miesięczny wymiar czasu pracy.

9. O przyznaniu czasu wolnego od pracy albo dodatku, o których mowa w ust. 8, decyduje:

- 1) dyrektor generalny w uzgodnieniu z Głównym Inspektorem – dla pracowników zatrudnionych w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego;
- 2) wojewódzki inspektor – dla pracowników, o których mowa w art. 77 ust. 2 pkt 1, zatrudnionych w wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego.

10. Liczba godzin nadliczbowych, za którą przyznano wynagrodzenie, nie może przekraczać:

- 1) 7 godzin w przyjętym miesięcznym okresie rozliczeniowym;
- 2) 14 godzin w przyjętym dwumiesięcznym okresie rozliczeniowym;
- 3) 21 godzin w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym.

11. Praca w niedzielę lub święto, w godzinach nadliczbowych oraz w porze nocnej nie może być wykonywana przez:

- 1) pracownika będącego jedynym opiekunem dziecka do 8 lat lub osoby wymagającej stałej opieki,
- 2) pracownika opiekującego się dzieckiem do 8 lat, jeżeli z uprawnienia takiego nie korzysta drugie z rodziców lub opiekun,
- 3) pracownicę karmiącą dziecko piersią  
– bez ich zgody.”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. z 2017 r. poz. 2093) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w ust. 2 uchyla się pkt 8a;
- 2) w art. 7 uchyla się pkt 10a;
- 3) uchyla się art. 9a;
- 4) art. 9b otrzymuje brzmienie:

„Art. 9b. Warunki umowy, o której mowa w art. 9, wymagają uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”.

**Art. 6.** 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego podejmuje wszelkie czynności faktyczne i prawne mające na celu przygotowanie, budowę, wdrożenie, przejęcie lub eksploatację systemu poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, oraz systemu poboru opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego może powierzyć, w drodze porozumienia, wykonywanie w jego imieniu niektórych czynności, o których mowa w ust. 1:

- 1) organom administracji rządowej;
- 2) Bankowi Gospodarstwa Krajowego;
- 3) państwowym instytutom badawczym;
- 4) instytucjom gospodarki budżetowej;
- 5) innym podmiotom, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1–3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018), którym wyłączne prawo do wykonywania tych czynności przyznano w drodze ustawy lub innego aktu normatywnego, który podlega publikacji.

3. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 2, reguluje się w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zlecić wykonywanie niektórych czynności, o których mowa w ust. 1, podmiotom innym niż wskazane w ust. 2 wyłącznie w zakresie:

- 1) produkcji, dostawy, serwisu i wymiany urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1;
- 2) produkcji, dostawy, instalacji, usuwania, a także utrzymania, serwisu i wymiany urządzeń służących do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej lub do poboru opłat za przejazd autostradą;
- 3) produkcji, dostawy, utrzymania, serwisu i wymiany pojazdów służących do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 4) świadczenia usług telekomunikacyjnych zapewniających wymianę danych pomiędzy urządzeniami i elementami elektronicznego systemu poboru opłat lub systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także innych usług towarzyszących, umożliwiających pobór opłaty elektronicznej lub opłaty za przejazd autostradą;
- 5) produkcji, dostawy, instalacji oraz wdrożenia urządzeń i elementów składowych elektronicznego systemu poboru opłat, w tym infrastruktury teleinformatycznej oraz

oprogramowania, lub systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także ich serwisu i utrzymania.

- 6) obsługi, w tym w zakresie udostępniania urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, oraz wnoszenia opłaty elektronicznej lub opłaty za przejazd autostradą, użytkowników elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej lub systemu poboru opłat za przejazd autostradą, w przypadku gdy pobór tej opłaty odbywa się z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w art. 13i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

5. Czynności, o których mowa w ust. 4 pkt 6, Główny Inspektor Transportu Drogowego może zlecić w szczególności:

- 1) przedsiębiorcom prowadzącym stacje benzynowe;
- 2) organizacjom zrzeszającym przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym;
- 3) operatorom pocztowym, o których mowa w art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481).

6. Wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 4 pkt 6, odbywa się na zasadach określonych w porozumieniu, które określa w szczególności sposób zabezpieczenia środków z tytułu wnoszonej opłaty elektronicznej.

7. W przypadku gdy do zamówienia, o którym mowa w ust. 4, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych albo ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920), zastosowanie mają przepisy ust. 8–11.

8. Główny Inspektor Transportu Drogowego, udzielając zamówienia, o którym mowa w ust. 4, zamieszcza ogłoszenie o udzielanym zamówieniu na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.

9. Zamówienie, o którym mowa w ust. 4, jest udzielane w sposób zapewniający przejrzystość, równe traktowanie podmiotów zainteresowanych wykonaniem zamówienia oraz z uwzględnieniem okoliczności mogących mieć wpływ na jego udzielenie.

10. Główny Inspektor Transportu Drogowego nie udostępnia informacji związanych z zamówieniem, o którym mowa w ust. 4, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, jeżeli podmiot zainteresowany wykonaniem zamówienia, nie później niż przed zleceniem, o którym mowa w ust. 4, albo zawarciem porozumienia, o którym mowa w ust. 6, zastrzegł, że nie mogą być one udostępniane.

11. Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 4, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 4, lub z którym zawarł porozumienie, o którym mowa w ust. 6, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia.

12. Główny Inspektor Transportu Drogowego może upoważnić wojewódzkiego inspektora transportu drogowego do wykonywania w jego imieniu niektórych czynności, o których mowa w ust. 1.

13. W przypadku udzielenia upoważnienia, o którym mowa w ust. 12, Główny Inspektor Transportu Drogowego może przekazać wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego środki finansowe na pokrycie kosztów powierzonych czynności.

14. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1, w tym koszty usług doradczych związanych z podejmowaniem tych czynności, są finansowane do dnia 2 listopada 2018 r. z Krajowego Funduszu Drogowego.

15. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego, dokonuje wypłat ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, na pokrycie kosztów, o których mowa w ust. 14.

**Art. 7.** Z dniem 3 listopada 2018 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego wstępuje we wszystkie stosunki prawne, w tym umowy i porozumienia, których podmiotem był Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, bez względu na charakter prawny tych stosunków. Umowy i porozumienia zawarte przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zachowują ważność.

**Art. 8.** 1. Z dniem 3 listopada 2018 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego przejmuje od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z mocy ustawy, nieodpłatnie mienie ruchome oraz dobra niematerialne o charakterze majątkowym, w tym prawa autorskie i inne prawa własności intelektualnej oraz prawa własności przemysłowej, służące dotychczas do wykonywania zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, w tym związane z nimi wierzytelności i zobowiązania. Przejęcie następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych.

2. Z dniem 3 listopada 2018 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w użyczenie, na czas nieoznaczony, nieruchomości w pasie drogowym:

- 1) dróg krajowych wymienionych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 13ha ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, na których zainstalowano stacjonarne i przenośne urządzenia służące do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia;
- 2) autostrad płatnych wraz z wzniesionymi budowlami, budynkami i innymi urządzeniami wykorzystywane dotychczas przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w celu poboru opłat za przejazd autostradą albo które zostały przeznaczone na ten cel.

3. Warunki korzystania z nieruchomości, o których mowa w ust. 2, wraz z wzniesionymi na nich budowlami, budynkami, i innymi urządzeniami określi umowa pomiędzy Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównym Inspektorem Transportu Drogowego. Umowę zawiera się nie później niż do dnia 3 października 2018 r.

4. Z dniem 3 listopada 2018 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego wszelką niezbędną dokumentację wytworzoną w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 9.** W terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekaze Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zestawienie wskazujące stosunki prawne, o których mowa w art. 7, mienie ruchome oraz dobra niematerialne, o których mowa w art. 8 ust. 1, nieruchomości, budynki i urządzenia, o których mowa w art. 8 ust. 2, wraz z określeniem ich wartości według ewidencji majątku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

**Art. 10.** Urządzenia, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, udostępnione użytkownikom przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na potrzeby poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, mogą być używane do czasu ich zastąpienia innym urządzeniem udostępnionym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

**Art. 11.** Główny Inspektor Transportu Drogowego staje się administratorem danych osobowych, których administratorem był Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 12.** 1. Z dniem 3 listopada 2018 r. pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, obsługujący Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie realizacji zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zajmujący się eksploatacją i obsługą księgową systemu poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, oraz systemu poboru opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, stają się pracownikami Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Pozostali pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, obsługujący Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie realizacji zadań, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 8–9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stają się pracownikami Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z dniem następującym po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy.

2. Dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest obowiązany w terminie 5 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy zawiadomić na piśmie pracowników, o których mowa w ust. 1, o zmianach, jakie mają nastąpić w ich stosunku pracy, w tym o terminach, w których stają się pracownikami Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

3. Dyrektor generalny Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego składa pracownikom, o których mowa w ust. 1, w terminie 2 dni roboczych po upływie terminów, o których mowa w ust. 1, pisemną propozycję pracy określającą nowe warunki zatrudnienia, która uwzględnia posiadane kwalifikacje i przebieg dotychczasowej pracy.

4. W razie odmowy przyjęcia nowych warunków zatrudnienia w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia przedłożenia pisemnej propozycji pracy określającej nowe warunki zatrudnienia, stosunek pracy pracowników, o których mowa w ust. 1, wygasa po upływie 3 miesięcy od dnia odmowy.

**Art. 13.** 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje na rok 2018 projekt zmiany planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39n ustawy zmienianej w art. 3, uwzględniając konieczność zapewnienia dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego środków na pokrycie kosztów działalności Głównego Inspektora Transportu Drogowego w związku z realizacją ustawowych zadań, o których mowa w art. 50 pkt 3a–3c

ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz kosztów wykonywania czynności, o których mowa w art. 6 niniejszej ustawy.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy opracowuje projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 1, i przedstawia go do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 2, następuje w terminie 15 dni od dnia przedstawienia projektu zmiany planu.

**Art. 14.** 1. W latach 2018–2027 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy wynosi:

- 1) dla ministra właściwego do spraw transportu:
  - a) w roku 2018 – 1 144 977 zł,
  - b) w roku 2019 – 1 179 327 zł,
  - c) w roku 2020 – 1 214 707 zł,
  - d) w roku 2021 – 1 251 148 zł,
  - e) w roku 2022 – 1 288 682 zł,
  - f) w roku 2023 – 1 327 343 zł,
  - g) w roku 2024 – 1 367 163 zł,
  - h) w roku 2025 – 1 408 178 zł,
  - i) w roku 2026 – 1 450 423 zł,
  - j) w roku 2027 – 1 493 936 zł;
- 2) dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego:
  - a) w roku 2018 – 40 107 800 zł,
  - b) w roku 2019 – 60 988 800 zł,
  - c) w roku 2020 – 72 551 000 zł,
  - d) w roku 2021 – 84 350 400 zł,
  - e) w roku 2022 – 94 437 200 zł,
  - f) w roku 2023 – 95 169 400 zł,
  - g) w roku 2024 – 95 896 600 zł,
  - h) w roku 2025 – 96 557 900 zł,
  - i) w roku 2026 – 96 679 000 zł,
  - j) w roku 2027 – 96 685 600 zł;

3) dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego:

- a) w roku 2018 – 930 800 zł,
- b) w roku 2019 – 1 927 700 zł,
- c) w roku 2020 – 1 993 800 zł,
- d) w roku 2021 – 1 993 800 zł,
- e) w roku 2022 – 1 993 800 zł,
- f) w roku 2023 – 1 993 800 zł,
- g) w roku 2024 – 1 993 800 zł,
- h) w roku 2025 – 1 993 800 zł,
- i) w roku 2026 – 1 993 800 zł,
- j) w roku 2027 – 1 993 800 zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdraża mechanizmy korygujące, o których mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wysokość wydatków, o których mowa w ust. 1, po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, dysponent środków zmniejsza wysokość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wysokość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

**Art. 15.** Prezes Rady Ministrów w celu realizacji niniejszej ustawy dokona, w drodze rozporządzenia, przeniesienia planowanych dochodów i wydatków budżetowych między częściami budżetu państwa, z zachowaniem przeznaczenia środków publicznych wynikającego z ustawy budżetowej, w tym określi kwoty wynagrodzeń w podziale na części i działy budżetu państwa.

**Art. 16.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 3 listopada 2018 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 8 i 9, art. 2, art. 3 pkt 6 lit. a w zakresie art. 39f ust. 1 pkt 6 lit. a i c ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, lit. b i d oraz pkt 7 lit. a, art. 6, art. 9, art. 12–15, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 3 pkt 3 oraz art. 4 pkt 4, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 3 oraz art. 4 pkt 7–9, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;

- 4) art. 4 pkt 6, który wchodzi w życie z dniem 25 maja 2018 r.

## UZASADNIENIE

Projektowana ustawa nowelizuje ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.) oraz niektóre inne ustawy i ma na celu zmianę organu administracji rządowej odpowiedzialnego za pobór opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej ustawy, oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057).

Zgodnie z projektowaną ustawą, od dnia 3 listopada 2018 r. powyższe opłaty, w miejsce Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), pobierać będzie Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD), przy czym co do zasady GITD będzie wykonywał czynności związane z poborem opłat samodzielnie (ewentualnie z pomocą innych organów administracji rządowej), a zakres czynności, które będą mogły zostać powierzone podmiotom trzecim z sektora prywatnego, zostanie ograniczony do niezbędnego minimum, które zostanie wskazane w ustawie.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym GDDKiA pobiera opłatę elektroniczną na podstawie art. 13hb ust. 1 ustawy o drogach publicznych, a opłatę za przejazd autostradą na podstawie art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. GDDKiA powierzył przygotowanie, budowę, wdrożenie i eksploatację systemów poboru ww. opłat (tzw. Krajowy System Poboru Opłat – KSPO) podmiotowi wybranemu w drodze przetargu, zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Umowa z wykonawcą – konsorcjum spółek, w tym Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., została zawarta przez GDDKiA w dniu 2 listopada 2010 r. na okres 8 lat, co oznacza, że wygasa ona z dniem 2 listopada 2018 r. Obecnie GDDKiA prowadzi postępowanie w celu wyłonienia kolejnego wykonawcy systemu.

Od początku funkcjonowania systemu jedynym podmiotem wykonującym czynności z zakresu kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej jest GITD. Kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej prowadzona jest w dwóch trybach:

- 1) stacjonarnym – jest to kontrola prowadzona za pomocą stacjonarnych i przenośnych urządzeń automatycznie ujawniających naruszenia;

- 2) mobilnym – jest to kontrola, do której prowadzenia wykorzystywane są specjalne pojazdy (tzw. Mobilne Jednostki Kontrolne – MJK), wyposażone w odpowiedni sprzęt umożliwiający wykrywanie naruszeń bezpośrednio na drodze.

Wymaga podkreślenia, że KSPO, w ramach którego odbywa się zarówno pobór opłaty elektronicznej, jak i opłaty za przejazd autostradą na autostradach zarządzanych przez państwo, pełni istotną rolę w polityce transportowej państwa. Jest to bowiem nowoczesne, przejrzyste i wydajne narzędzie realizacji polityki transportowej oraz polityki przewozowej na poziomie indywidualnych przewoźników. KSPO oparty jest na założeniu pobierania opłat za faktyczny przejazd każdego kilometra drogi, a wysokość stawek opłat została ustalona na podstawie kosztów infrastruktury. Oprócz tego stawki opłat dla pojazdów ciężkich są zróżnicowane ze względu na ekologiczność pojazdów w sposób promujący pojazdy najbardziej przyjazne środowisku. Tego typu systemy są rekomendowane przez Komisję Europejską, ponieważ wdrażają zasady „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci”. Opłaty kilometrażowe powodują bardziej ekonomiczne wykorzystanie zasobów infrastrukturalnych, dając lepsze sygnały w stronę użytkowników w kontekście procesu wyboru trasy i środka transportu.

Podstawową rolą KSPO jest generowanie przychodów do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), z którego finansowane są inwestycje na drogach krajowych. KSPO zapewnia wieloletnie podstawy finansowe funkcjonowania KFD, który jest podstawowym źródłem finansowania inwestycji na drogach krajowych i mechanizmem pozwalającym na absorpcję środków z budżetu UE w obecnej i kolejnej perspektywie finansowej. Od dnia 1 lipca 2011 r. do dnia 30 września 2017 r. KSPO wygenerował przychody w wysokości ok. 8,6 mld złotych. Powyższe dane same w sobie jednoznacznie wskazują na istotność KSPO dla interesów Rzeczypospolitej Polskiej.

Zastosowane w KSPO różnicowanie opłaty elektronicznej ze względu na klasę emisji spalin pojazdu ma również pozytywny wpływ na zjawisko wymiany taboru transportowego na bardziej nowoczesny i przyjazny środowisku. W początkowym okresie największy udział w rejestracjach w systemie miały pojazdy o klasie EURO III (33%). Po upływie dwóch lat od rozpoczęcia funkcjonowania systemu najliczniej reprezentowaną grupą były pojazdy klasy EURO V (31%). Łącznie pojazdy klas EURO IV i V stanowią ok. 50% wszystkich pojazdów, które zostały zarejestrowane w systemie.

Sukcesywnie spada przy tym udział pojazdów najmniej ekologicznych (EURO II: – 7,5%, EURO III: – 6,3%).

Podkreślić również należy, że KSPO składa się z szeregu urzędów, które umożliwiają przetwarzanie tych samych informacji wejściowych na dane wyjściowe w różnej formie i różnym zakresie, stosownie do potrzeb odbiorców końcowych. Dane te mogą być wykorzystywane wielokrotnie zarówno na potrzeby poboru opłat, jak i w zakresie niezbędnym do realizacji ustawowych zadań przez uprawnione organy państwa. Znaczna część danych zbieranych przez KSPO jest bowiem pomocna do wykonywania zadań ustawowych przez służby nadzorujące przestrzeganie prawa, w tym Krajową Administrację Skarbową, Policję, Straż Graniczną czy Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, gdyż są przez nie wykorzystywane do realizacji nałożonych na nie zadań ustawowych, w tym prowadzenia postępowań administracyjnych, karnych, wykroczeniowych, karno-skarbowych, a także prac statystycznych. Wraz z rozwojem systemów informatycznych w działalności operacyjnej poszczególnych służb, pojawiają się nowe potrzeby na pozyskiwanie coraz większej liczby różnego rodzaju danych, które następnie są przez te służby wykorzystywane dla coraz efektywniejszego wypełniania swoich zadań, do których zaliczyć należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, walkę z przestępczością, ochronę granic państwa, nadzór nad realizacją dochodów z podatków. Stąd wynika coraz większa liczba wniosków o umożliwienie automatycznego dostępu do danych gromadzonych przez KSPO dla celów operacyjnych prowadzonych przez funkcjonariuszy ww. służb, dlatego też są one bardzo zainteresowane zacieśnianiem współpracy w tym zakresie. W związku z wrażliwością danych gromadzonych przez KSPO oraz ze względu na konieczność zdecydowanego usprawnienia procedury udostępniania danych niezbędne jest przekazanie GITD – centralnemu organowi administracji rządowej bezpośredniej obsługi KSPO, a także stworzenie rozwiązania prawnego na szczeblu ustawowym umożliwiającego pełne z informatyzowane wymiany informacji pomiędzy KSPO a właściwymi organami państwa. Oznacza to, że projektowana ustawa pozytywnie wpłynie na poprawę efektywności działania organów aparatu administracji publicznej, a także na obniżenie kosztów funkcjonowania systemów informatycznych, obsługujących każdą z instytucji współpracujących.

Negatywnymi konsekwencjami obecnego stanu faktycznego i prawnego w zakresie poboru opłat drogowych na drogach znajdujących się w zarządzie państwa są:

- 1) ponoszenie przez Skarb Państwa nadmiernych kosztów funkcjonowania KSPO ze względu na konieczność uwzględnienia marży dla wykonawcy systemu;
- 2) konieczność każdorazowego wyboru wykonawcy KSPO w ramach długotrwałej procedury zamówienia publicznego, co stanowi bardzo istotne ryzyko dla ciągłości funkcjonowania systemu;
- 3) ograniczona wiedza administracji rządowej co do szczegółowej architektury technicznej oraz sposobu funkcjonowania KSPO, w związku z powierzeniem niemal wszystkich czynności dotyczących poboru opłat prywatnemu wykonawcy;
- 4) uzależnienie administracji rządowej od prywatnego podmiotu w zakresie obsługi KSPO, który jak już wyżej wskazano spełnia istotne funkcje z punktu widzenia państwa, w tym z zakresu gromadzenia danych wrażliwych;
- 5) podział czynności związanych z poborem opłat oraz czynności kontrolnych pomiędzy różne organy administracji centralnej (GDDKiA/GITD), co utrudnia prowadzenie sprawnej i efektywnej kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej.

Projektowana ustawa zakłada powierzenie prawa do poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą GITD, zakładając koncentrację wszystkich kompetencji dotyczących KSPO w ramach jednego organu administracji rządowej. Uzasadnieniem dla przedmiotowego rozwiązania jest między innymi fakt, że GITD posiada doświadczenie wynikające z prowadzenia czynności kontrolnych w KSPO, co wymagało ścisłej współpracy z GDDKiA i wykonawcą systemu, oraz znajomości zasad jego funkcjonowania. Ponadto organ ten ma doświadczenie w budowie i utrzymaniu systemów teleinformatycznych. GITD w ciągu kilku ostatnich lat realizował bowiem wiele projektów mających fundamentalne znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zminimalizowania nieuczciwych praktyk na rynku transportowym. Dzięki temu w ramach GITD obecnie funkcjonują systemy informatyczne, tj. Centralna Ewidencja Naruszeń, iSEPO, Centrum Przetwarzania Danych CANARD, a także wersja podstawowa systemu KREPTD. Systemy te są dedykowane do wsparcia zadań realizowanych przez GITD w ramach ustawowych kompetencji organu.

Przykładem zasługującym na szczególne uwzględnienie jest projekt pn. „Utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego” (KREPTD). Obowiązek utworzenia KREPTD wynika z art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE. Wdrożenie KREPTD było zatem obowiązkiem każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Sam rejestr przyczyni się natomiast do osiągnięcia strategicznych celów państwa w obszarze cyfryzacji, w tym budowy systemów informatycznych e-administracji. Począwszy od ostatniego kwartału 2014 r. w GITD opracowywano fundamentalne założenia niezbędne do spełnienia ww. obowiązku oraz przygotowywano dokumentację dla celów postępowania przetargowego na budowę, wdrożenie, utrzymanie i rozwój KREPTD, w tym w szczególności Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia. Dopiero jednakże ustawa z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935), która została ogłoszona dnia 30 listopada 2016 r., dała formalną podstawę prawną dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego do podjęcia działań mających na celu utworzenie KREPTD (art. 6 ww. ustawy), które powinno ostatecznie nastąpić do dnia 30 listopada 2017 r. Z tym dniem nastąpi bowiem wejście w życie przepisów dodawanego omawianą ustawą zmieniającą rozdziału 9b, który zawiera regulacje prawne dotyczące funkcjonowania KREPTD. Mając powyższe na względzie, GITD podjął szereg działań zmierzających do utworzenia KREPTD, a mianowicie: uruchomił projekt mający na celu utworzenie ww. rejestru pod postacią systemu teleinformatycznego wraz z przyłączeniem go do krajowych rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego innych państw członkowskich UE za pośrednictwem ERRU, tj. powołano Komitet Sterujący jako organ odpowiedzialny za podejmowanie strategicznych decyzji w zakresie przyszłej realizacji KREPTD, a także utworzono Wydział do spraw KREPTD w ramach struktury organizacyjnej Biura do spraw Transportu Międzynarodowego GITD, w tym zatrudniono nowych pracowników do pracy nad projektem. Ponadto, w celu sprawnego i rzetelnego wdrożenia KREPTD, zaangażowano w prace nad projektem Kierownika Projektu oraz wypracowano szczegółowy harmonogram prac, jak również powołano wewnętrzne zespoły – Biznesowy oraz IT, w ramach których, jeszcze przed wyłonieniem wykonawcy KREPTD, przeprowadzono analizę polegającą na uszczegółowieniu wymagań funkcjonalnych i нефункциональных dla Rejestru. W toku prac ww. zespołów przeprowadzono również prace analityczne w zakresie integracji innych systemów teleinformatycznych GITD oraz rejestrów zewnętrznych z systemem KREPTD, a dodatkowo zainicjowano komunikację z interesariuszami projektu KREPTD. Mimo że

termin na utworzenie wersji podstawowej Rejestru KREPTD był bardzo krótki (4 miesiące), w połowie września 2017 r. podpisany został protokół odbioru ww. oprogramowania i system teleinformatyczny KREPTD w ww. wersji został uruchomiony produkcyjnie. W dniu 22 września 2017 r. nastąpiło produkcyjne połączenie rejestru z węzłem centralnym European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), które umożliwia wymianę komunikatów pomiędzy państwami członkowskimi a KREPTD.

Dotychczasowe doświadczenie oraz przejmowanie systemu, które rozpocznie się po wejściu w życie zmian ustawowych umożliwi z dniem 3 listopada 2018 r. GITD przejęcie KSPO w kształcie, w jakim system funkcjonuje obecnie, niemniej na bieżąco obserwowany będzie rozwój technologii poboru opłat stosowanych w innych krajach europejskich (w tym satelitarnej) oraz analizowane będą ścieżki optymalizacji polskiego systemu z uwzględnieniem indywidualnych uwarunkowań i specyfiki Polski jako obszaru poboru opłat.

Zaletą proponowanego rozwiązania jest w szczególności zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO i docelowa optymalizacja kosztów jego funkcjonowania w perspektywie długofalowej, a także wzmocnienie nadzoru i kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem realizującym pobór opłat drogowych na drogach zarządzanych przez państwo. Spodziewane oszczędności dla Skarbu Państwa będą związane przede wszystkim ze zmniejszeniem kosztów funkcjonowania i rozwoju systemu wynikającym z przejęcia kompetencji dotyczących poboru opłat przez podmiot państwowy działający w służbie publicznej, a nie w celu osiągnięcia zysku.

Mocną stroną przedmiotowej koncepcji jest również zapewnienie należytej ochrony danych osobowych gromadzonych w ramach KSPO i wyższej standaryzacji rozwiązań, w tym możliwości rozwoju KSPO i jego integracji z innymi systemami teleinformatycznymi w celu zapewnienia efektywniejszego wykonywania zadań administracji publicznej, m.in. z zakresu monitorowania przewozu drogowego towarów, stwierdzania i sankcjonowania naruszeń dotyczących przejazdów pojazdami nienormatywnymi czy kontroli zezwoleń wydawanych dla przewoźników zagranicznych.

Dzięki przejęciu kontroli nad KSPO w pełnym zakresie przez państwo wyeliminowany zostanie czynnik uniemożliwiający dokonywanie zmian w systemie w każdym czasie. Obecny system polegający na zawieraniu czasowych umów, w których wyspecyfikowane

są poszczególne czynności, za które odpowiada wykonawca, uniemożliwia dokonywanie zmian bez ponoszenia dodatkowych często wysokich kosztów przez stronę publiczną.

Proponowane rozwiązanie pozwoli na maksymalne uniezależnienie procesu poboru opłat drogowych od podmiotów trzecich (w tym z kapitałem zagranicznym), maksymalizację stopnia wykorzystania istniejących aktywów, które zostaną przejęte przez GITD od GDDKiA, a także na właściwą ochronę bezpieczeństwa danych, które są gromadzone w KSPO, a są ważne z punktu widzenia interesów państwa.

KSPO, dzięki projektowanym zmianom, mógłby zostać wykorzystany do wspomagania zadań związanych:

- 1) z monitorowaniem przewozu towarów i uszczelnianiem systemu VAT;
- 2) ze stwierdzaniem i sankcjonowaniem naruszeń dotyczących przejazdów pojazdami nienormatywnymi w celu eliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych, zagrażających bezpieczeństwu użytkowników dróg, degradujących stan nawierzchni i środowisko naturalne;
- 3) z elektroniczną kontrolą zezwoleń zagranicznych, w celu uszczelnienia systemu zezwoleń w międzynarodowym przewozie drogowym rzeczy przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Podstawowymi celami projektowanej ustawy są:

- 1) zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO i stałego generowania przychodów z tytułu opłat drogowych do KFD;
- 2) optymalizacja kosztów funkcjonowania KSPO (niższy koszt utrzymania, obsługi i rozwoju systemu przez organ administracji państwowej niż podmiot prywatny w perspektywie długofalowej);
- 3) możliwości sprawnego i ciągłego doskonalenia zasobów w zakresie wiedzy i dokumentacji dotyczącej działania KSPO;
- 4) wzmocnienie kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem bezpośrednio zarządzającym KSPO;
- 5) wyższy stopień standaryzacji rozwiązań teleinformatycznych;
- 6) lepsze wykorzystanie potencjału KSPO w celu wzmocnienia efektywności realizacji innych zadań administracji publicznej.

Podobne rozwiązanie, polegające na bezpośrednim przejęciu obsługi elektronicznego systemu poboru opłat drogowych przez państwo zastosowano na Węgrzech. Węgrzy

również uznali pobór opłat za strategiczny z punktu widzenia interesów państwa. W związku z tym pobór opłat został powierzony, w drodze aktu ustawowego, państwowej spółce Nemzeti Útdíjfizetési Szolgálató Zrt. (Narodowy Serwis Opłat Drogowych Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością do udziałów), która działa od dnia 1 listopada 2013 r.

Podkreślenia wymaga, że z uwagi na stopień skomplikowania KSPO, jego złożoność, a także posługiwanie się przez dotychczasowego wykonawcę licznymi podwykonawcami, proces przejścia systemu przez GITD wymaga szczegółowej analizy dokumentacji wytworzonej w związku z budową i eksploatacją systemu, a także zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego w GITD.

Projektowana ustawa dotyczy wyłącznie systemów poboru opłat zarządzanych przez stronę publiczną i nie ma wpływu na obowiązujące umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej ani na umowy dotyczące budowy i eksploatacji dróg krajowych, które mogą zostać zawarte w przyszłości z partnerami prywatnymi.

### **1. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

Najważniejsze zmiany projektowana ustawa przewiduje w ustawie o drogach publicznych, która reguluje zasady funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, stanowiącego najistotniejszy komponent KSPO.

Zmiany przewidziane w art. 13hb stanowią odzwierciedlenie podstawowych założeń przyjętych przez projektodawcę. Po pierwsze, zmiana w ust. 1 polega na wprowadzeniu, w miejsce GDDKiA, GITD jako jedyne organu odpowiedzialnego za pobór opłaty elektronicznej, co potwierdzone jest dalszymi zmianami obejmującymi uchylenie art. 13hb ust. 3 i art. 13hd, wskutek czego nie będzie już dopuszczalne powierzenie przygotowania, budowy, wdrożenia i eksploatacji KSPO drogowej spółce specjalnego przeznaczenia albo prywatnemu operatorowi. Jednocześnie proponuje się dodanie w art. 13hb ust. 1a–1c, które wyznaczają zasady powierzania przez GITD czynności z zakresu poboru opłaty elektronicznej oraz kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty innym podmiotom. Projektowana ustawa wyraźnie wskazuje, że GITD może powierzyć, w drodze porozumienia, wykonywanie w jego imieniu niektórych czynności związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz kontrolą prawidłowości jej uiszczenia organom administracji rządowej, a także innym enumeratywnie wymienionym podmiotom wykonującym zadania publiczne. W ocenie projektodawcy przedmiotowe rozwiązanie

jest zgodne z założeniami projektowanej ustawy, a więc zapewni GITD możliwość skorzystania przy wykonywaniu ustawowych zadań z potencjału i zasobów innych podmiotów działających w sektorze publicznym, przy jednoczesnej gwarancji, że pozyskana wiedza i doświadczenie pozostaną w ramach administracji publicznej. Zarazem, kierując się założeniem bezpośredniej realizacji ustawowego zadania polegającego na poborze opłat drogowych przez państwo, wprowadza się rozwiązanie, zgodnie z którym GITD będzie uprawniony do zlecenia podmiotom spoza sektora publicznego wyłącznie tych zadań z zakresu poboru i kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, które zostały enumeratywnie wymienione w ust. 1c. Katalog ten obejmuje:

- 1) produkcję, dostawę, serwis i wymianę urządzeń pokładowych służących do poboru opłaty elektronicznej;
- 2) produkcję, dostawę, instalację, usuwanie, a także utrzymanie, serwis i wymianę urządzeń służących do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 3) produkcję, dostawę, utrzymanie, serwis i wymianę pojazdów służących do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 4) świadczenie usług telekomunikacyjnych zapewniających wymianę danych pomiędzy urządzeniami i elementami elektronicznego systemu poboru opłat, a także innych usług towarzyszących, umożliwiających pobór opłaty elektronicznej;
- 5) produkcję, dostawę, instalację oraz wdrożenie urządzeń i elementów składowych elektronicznego systemu poboru opłat, w tym infrastruktury teleinformatycznej oraz oprogramowania, a także ich serwisu i utrzymania.

Zapewnienie możliwości wykonywania powyżej opisanych czynności jest konieczne ze względu na ich specyfikę. Wskazane czynności są typowymi czynnościami technicznymi, wymagającymi uruchamiania specjalistycznych linii produkcyjnych. Może nie być uzasadnione, aby organ administracji publicznej, jakim jest GITD, w ramach własnej struktury organizował przedsiębiorstwa produkujące ww. urządzenia i pojazdy bądź zapewniające ich serwis. Wskazany katalog obejmuje również usługi telekomunikacyjne, które są świadczone przez bardzo ograniczony, wyspecjalizowany krąg podmiotów, podlegających ścisłemu reglamentowaniu.

Kolejne przepisy dodawane w art. 13hb, to jest ust. 1d i 1e, mają na celu wskazanie podmiotów, które w imieniu GITD mogą obsługiwać użytkowników KSPO, w tym

w zakresie udostępniania urządzeń pokładowych służących do poboru opłaty elektronicznej oraz wnoszenia tej opłaty. W projektowanych przepisach wskazano przedsiębiorców prowadzących stacje benzynowe oraz organizacje zrzeszające przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym, czyli podmioty, które już obecnie świadczą ww. usługi, a także operatorów pocztowych. Celem projektodawcy jest zapewnienie możliwości zawierania przez GITD porozumień dotyczących obsługi użytkowników KSPO z szeroką gamą podmiotów, tak aby zapewnić tym użytkownikom jak największy dostęp do systemu. Wymienienie podmiotów uprawnionych w projektowanym art. 13hb ust. 1d ma przy tym na celu wskazanie, że w zakresie obsługi użytkowników KSPO może działać w imieniu GITD więcej niż jeden podmiot. Dalsze zmiany zawarte w ust. 1f–1j będą miały zastosowanie w przypadku, gdy do powierzenia, o którym mowa w ust. 1c i 1d, nie będą miały zastosowania przepisy o zamówieniach publicznych albo o umowach koncesji na roboty budowlane lub usługi. Proponowane rozwiązania mają na celu zapewnienie przejrzystości zamówień udzielanych przez GITD, a także niedyskryminacyjne traktowanie zainteresowanych wykonawców.

Zmiana w art. 13m ust. 1 ma charakter doprecyzowujący i ma na celu jednoznaczne wskazanie, że kary pieniężne z tytułu naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej osoby ukarane powinny wpłacać na rachunek GITD.

Dodanie art. 13o wynika z faktu, że GITD, w przeciwieństwie do GDDKiA, nie jest zarządcą dróg krajowych, a więc nie ma pełnej swobody co do instalowania w pasie drogowym tych dróg różnego rodzaju urządzeń, nawet jeśli są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań GITD. W związku z powyższym konieczne jest wprowadzenie przepisu uprawniającego GITD do instalowania w pasie drogowym dróg krajowych stacjonarnych i przenośnych urządzeń służących do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz poboru opłaty za przejazd autostradą, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia. Instalacja ww. urządzeń będzie odbywać się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Jednocześnie wyłącza się zastosowanie przepisów o zajęciu pasa drogowego do instalacji przez GITD urządzeń, o których mowa powyżej. Grunty na cele instalacji tych urządzeń zarząd drogi będzie użyczał GITD, co oznacza, że będzie się to odbywało na zasadzie nieodpłatności.

Zmiany w przepisach regulujących funkcjonowanie Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (patrz projektowane art. 16i pkt 4 oraz art. 16s ust. 2 pkt 4a) mają charakter porządkowy i wynikają z konieczności uwzględnienia proponowanej zmiany podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną, w konsekwencji której jeden podmiot – GITD – będzie zarówno pobierał opłatę elektroniczną, jak i kontrolował prawidłowość jej uiszczenia.

Zmiana proponowana w art. 18 ust. 2, polegająca na uchyleniu przepisów uprawniających GDDKiA do wykonywania zadań z zakresu poboru opłat drogowych (pkt 8–9), jest konsekwencją postulowanej zmiany organu odpowiedzialnego za wykonywanie przedmiotowych zadań ustawowych. Jednocześnie proponuje się w ww. przepisie dodanie pkt 9a przesądzającego, że to do GDDKiA należy dostosowywanie autostrad płatnych do poboru opłat za przejazd autostradą, zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych, a także pkt 9b, który nałoży na GDDKiA obowiązek współpracy z GITD w zakresie dostosowania infrastruktury dróg krajowych do poboru opłat drogowych. Powyższa współpraca może w szczególności dotyczyć terminów dostosowania do poboru opłat odcinków autostrad płatnych znajdujących się w zarządzie GDDKiA, a także ustalania terminu i procedury wdrożenia rozszerzeń elektronicznego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich.

Nowelizacja brzmienia art. 20g nie jest wprawdzie bezpośrednio powiązana z kwestią poboru opłat drogowych, lecz jest niezbędna ze względu na dążenie do zwiększenia skuteczności i efektywności działań organów państwa z zakresu zwalczania przestępczości, ze szczególnym uwzględnieniem przestępczości skarbowej. Proponuje się w związku z tym ustalenie zasad instalowania stacjonarnych i przenośnych urządzeń służących do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach publicznych przez organy inne niż zarządcy tych dróg. Przedmiotowa zmiana wraz z innymi przepisami zawartymi w projektowanej ustawie (patrz art. 29 ust. 1 pkt 11c dodawany na mocy art. 2 projektu w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane) ma na celu jednoznaczne określenie zasad instalowania w pasie drogowym dróg publicznych urządzeń stacjonarnych i przenośnych, które mogą być w tym pasie instalowane przez uprawnione służby i inne organy państwowe w celu realizacji ich ustawowych zadań. W ust. 2 proponuje się rozszerzenie katalogu organów uprawnionych do instalacji urządzeń służących do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach publicznych o organy Krajowej Administracji Skarbowej, które zgłosiły już ministrowi właściwemu do spraw transportu

zapotrzebowanie na instalację ww. urządzeń w związku z koniecznością realizacji zadań ustawowych, oraz Inspekcję Transportu Drogowego, będącą instytucją podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, odpowiadającą m.in. za kontrolę wykonywania przewozów drogowych i kontrolę przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Do instalacji powyższych urządzeń miałyby zastosowanie te same zasady, które już obecnie obowiązują dla urządzeń Straży Granicznej. W szczególności podkreślić należy, że zgodnie z proponowaną nowelizacją instalacja urządzeń odbywać się będzie w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Do czynności dotyczących urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1, nie będą miały zastosowania przepisy o zajęciu pasa drogowego. Podkreślić należy, że przedmiotowe przepisy nie będą miały zastosowania do urządzeń, które będą instalowane przez GITD w związku z poborem opłat drogowych i kontrolą prawidłowości ich uiszczenia – przedmiotowa kwestia została bowiem uregulowana kompleksowo w art. 13o, o czym była już wyżej mowa.

W art. 22 ust. 2 przewiduje się wprowadzenie dwóch zmian. W zdaniu pierwszym, w związku z nowelą przewidzianą w art. 20g, rozszerza się kompetencje zarządu drogi do oddawania gruntów w pasie drogowym w najem, dzierżawę albo użyczenie, w drodze umowy, na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. W zdaniu drugim proponuje się zmianę, zgodnie z którą zarząd drogi jest obowiązany pobierać z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Dotychczasowe rozwiązanie przewidujące fakultatywne pobieranie ww. opłaty było sprzeczne z istotą umów najmu i dzierżawy, które są odpłatne. Podkreślić jednocześnie należy, że przedmiotowa nowelizacja nie wyklucza oddawania ww. gruntów nieodpłatnie, w drodze umowy użyczenia, co dopuszczają już obowiązujące przepisy.

Zmiany w art. 40a, który reguluje kwestię przepływów pieniężnych z tytułu opłat i kar pobieranych na podstawie ustawy o drogach publicznych, są konsekwencją zmiany podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną. Środki z tej opłaty, jak również z kar nałożonych za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, będą więc przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy GITD.

## **2. Zmiana w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane**

Zmiana zaproponowana w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529), polegająca na dodaniu pkt 11c, wynika z dążenia do wprowadzenia jednolitych zasad instalowania różnego rodzaju urządzeń w pasie drogowym dróg publicznych, w tym urządzeń służących do zarządzania drogami (np. urządzenia stanowiące komponent inteligentnych systemów transportowych) i do zarządzania ruchem drogowym (np. bramownice, na których instaluje się znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu służące m.in. do zabezpieczania ruchu pojazdów i pieszych oraz informowania i ostrzegania kierujących), a także urządzeń, o których mowa w art. 13o i art. 20g w ustawie o drogach publicznych, w brzmieniu nadawanym projektowaną ustawą.

W celu usprawnienia instalacji ww. urządzeń, które służą interesowi publicznemu lub interesowi użytkowników dróg, zasadne jest wyłączenie stosowania przepisów o konieczności uzyskania pozwolenia na budowę w stosunku do wszystkich wymienionych urządzeń. Podkreślić przy tym należy, że przepisy ustawy o drogach publicznych będą regulowały zasady instalowania urządzeń przez podmioty inne niż zarządcy dróg, co zapewni bezpieczeństwo ich użytkowania.

### **3. Zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym**

Zmiana w art. 37a ust. 1a pkt 1 stanowi odzwierciedlenie podstawowych założeń przyjętych przez projektodawcę i polega na zmianie podmiotu odpowiedzialnego za pobór opłat za przejazd autostradami państwowymi z GDDKiA na GITD. Z tego też powodu wprowadzono odpowiednią zmianę w art. 37c, regulującym przeznaczenie przychodów z ww. opłat.

Zmiana w art. 37g ma na celu zwolnione od opłat za przejazd autostradą pojazdów, o których mowa w art. 53 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260), poruszających się jako pojazdy uprzywilejowane i uczestniczące w akcji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego. Są to przykładowo prywatne karetki pogotowia czy pojazdy do przewozu krwi. Pojazdy te korzystały z przedmiotowego zwolnienia do dnia wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1310). Ze względu na charakter przejazdów wykonywanych przez ww. pojazdy, które

mają na celu ratowanie życia lub zdrowia ludzkiego, zasadne jest przywrócenie dla tych pojazdów zwolnienia od opłat za przejazd autostradą.

W dodawanym art. 37gb proponuje się zastosowanie analogicznych rozwiązań do systemu poboru opłat za przejazd autostradą dla tych, które przewidują ust. 1a–1j dodawane w art. 13hb ustawy o drogach publicznych. Przepisy te będą wyznaczać zasady powierzania przez GITD czynności z zakresu poboru opłaty za przejazd autostradą innym podmiotom w sposób analogiczny dla elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, z tym zastrzeżeniem że w zakres czynności wymienionych w ust. 3 pkt 4 wchodzi również urządzenia i elementy składowe manualnego systemu poboru opłat za przejazd autostradą, takie jak szlabany i kioski instalowane w Miejscach Poboru Opłat. Przepisy dotyczące podmiotów, które mogą odpowiadać za obsługę użytkowników systemu poboru opłat za przejazd autostradą będą dotyczyły wyłącznie obsługi użytkowników uiszczających opłatę w sposób elektroniczny – pozostali użytkownicy uiszczają bowiem opłaty bezpośrednio w Miejscach Poboru Opłat. Jednocześnie proponuje się wprowadzenie stosownych regulacji, które zapewnią przejrzystość zamówień i równe traktowanie wykonawców, do zamówień udzielanych w ww. zakresie przez GITD, w przypadku gdy nie będą miały zastosowania przepisy o zamówieniach publicznych albo o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

W dodawanym art. 37gc określa się zasady użyczenia przez GDDKiA na rzecz GITD gruntów na cele związane z poborem opłat za przejazd autostradą. GDDKiA jako zarządca dróg krajowych dysponuje bowiem tymi gruntami, a także realizuje inwestycje mające na celu dostosowanie autostrad do poboru opłat. W przedmiotowym zakresie ustawa nie przewiduje zmian. Niemniej konieczne jest zapewnienie, że GITD otrzyma od GDDKiA w użyczenie powyższe grunty wraz z wzniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami, zarówno te istniejące, jak i te które zostaną wybudowane w przyszłości. Warunki korzystania z ww. gruntów oraz wzniesionych na nich budynków, budowli i innych urządzeń będzie określać umowa między GITD oraz GDDKiA. Umowa ta będzie miała charakter nieodpłatny.

Zmiany w art. 39b mają charakter porządkowy i wynikają z zastąpienia GDDKiA przez GITD jako podmiotu odpowiedzialnego za pobór opłat drogowych.

Zmiana proponowana w art. 39f obejmująca ust. 1 pkt 5 uwzględnia proponowaną zmianę podmiotu odpowiedzialnego za przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację

systemów poboru opłat elektronicznych, oraz opłat za przejazd autostradą, dzięki czemu możliwe będzie finansowanie ze środków KFD powyższych zadań, które zgodnie z proponowaną nowelizacją będą od dnia 3 listopada 2018 r. wykonywane przez GITD. W związku z powyższym konieczne jest również zapewnienie środków z KFD na finansowanie przez GITD kosztów usług doradczych związanych z wykonywaniem opisanych powyżej zadań, co przewiduje nowe brzmienie pkt 6 lit. b w ww. art. 39f ust. 1. W powyższej zmianie obejmującej pkt 6 proponuje się również dodanie przepisu (lit. c), który pozwoli na finansowanie ze środków KFD kosztów usług doradczych wykonywanych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu w związku z realizacją przez niego ustawowych zadań z zakresu funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury dróg publicznych. Rozwiązanie to pozwoli na bardziej skuteczne wykonywanie zadań przez ministra dzięki możliwości korzystania z wysoko wykwalifikowanych ekspertów zajmujących się tematyką infrastruktury drogowej.

Zmiany obejmujące ust. 2 i 6 w art. 39f mają na celu stworzenie możliwości sfinansowania ze środków własnych Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK) spłaty zaciągniętych przez BGK na rzecz KFD kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi oraz wykupu obligacji wyemitowanych przez BGK na rzecz KFD oraz płatności odsetek i innych kosztów z tytułu emisji. Na mocy obowiązujących przepisów, w przypadku niedoboru środków KFD niezbędnych do terminowej obsługi zadań z zakresu budowy i przebudowy dróg krajowych realizowanych przez GDDKiA oraz zadań drogowych powierzonych do realizacji drogowej spółce specjalnego przeznaczenia, BGK może udzielić KFD przejściowego finansowania z jego środków własnych. Zasadnicza zmiana w przepisach polega na dodaniu w ust. 6 art. 39f ww. celów jako dodatkowych zadań, na obsługę których może zostać udzielone przez BGK finansowanie przejściowe z jego środków własnych. Wprowadzany mechanizm finansowania pozwoli na częściowe uniezależnienie się od bieżących warunków rynkowych w przypadku ich niekorzystnego kształtowania się. Oznacza to możliwość optymalizowania zarządzania płynnością KFD, przez wykorzystanie szerszego katalogu źródeł finansowania. Projektowana zmiana ustawowa przyczyni się zatem do zwiększenia bezpieczeństwa płynnościowego KFD. Zmiana w ust. 2 ma charakter porządkowy i polega na przekształceniu dotychczasowego jednozdaniowego brzmienia ust. 2 w jednostki redakcyjne: punkty i litery w celu stworzenia w ust. 6 tego samego art. 39f możliwości prawidłowego odwołania się do odpowiednich postanowień ust. 2.

Uchylenie ust. 5 w art. 39f jest konsekwencją zmian w ustawie o drogach publicznych znoszących możliwość powierzenia zadań z zakresu poboru opłaty elektronicznej operatorowi prywatnemu.

Nowelizacja art. 39k jest konsekwencją postulowanej zmiany podmiotów uprawnionych do poboru opłaty elektronicznej. W szczególności proponuje się wprowadzenie uregulowania, zgodnie z którym BGK, na wniosek GITD, będzie dokonywał wypłat ze środków KFD, na cele związane z finansowaniem zadania obejmującego pobór opłat za przejazd oraz kosztów usług doradczych koniecznych do realizacji tego zadania.

Zmiana w art. 39l pkt 4 ma charakter porządkowy i wynika ze zmiany organu odpowiedzialnego za pobór opłaty za przejazd autostradą. Jednocześnie należy podkreślić, że szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków KFD na rzecz GITD w celu finansowania zadań z zakresu poboru opłat drogowych będzie określany w porozumieniu między BGK a ministrem właściwym do spraw transportu, zgodnie z art. 39l pkt 1.

#### **4. Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym**

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.) są konsekwencją zmian proponowanych w ustawie o drogach publicznych i mają na celu umożliwienie GITD prawidłowego wykonywania nowych ustawowych zadań z zakresu poboru opłat drogowych.

Przepisy ustrojowe w art. 48 i art. 50, określające zakres zadań Inspekcji Transportu Drogowego (ITD), zostają uzupełnione o zadania dotyczące poboru opłat drogowych, które dotychczas wykonywał GDDKiA.

Zmiany w art. 51 ust. 6 mają na celu wskazanie, że organem ITD odpowiedzialnym za realizację nowych zadań ustawowych jest GITD, przy czym, zgodnie z nowelizowanym ust. 7, GITD będzie mógł upoważnić do działania w jego imieniu w powyższych sprawach wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. W związku z powyższym konieczne jest również umożliwienie GITD – w przypadku udzielenia ww. upoważnienia – przekazania wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego środków finansowych na pokrycie kosztów powierzonych zadań (patrz dodawany ust. 7a w art. 51).

Zmiana art. 53 ust. 3 ma na celu umożliwienie powołania więcej niż jednego Zastępcy GITD, co jest uzasadnione proponowanym przekazaniem GITD nowych zadań z zakresu poboru opłat. Bezpośrednie wykonywanie ww. zadań przez GITD uzasadnia wzmocnienie kierownictwa organu.

Zmiany w art. 54 są konsekwencją proponowanego powierzenia GITD, jako organowi ITD, zadań z zakresu poboru opłat drogowych.

Zmiana zaproponowana w art. 55a wynika z planowanego wejścia w życie z dniem 25 maja 2018 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679”, i mają na celu zapewnienie możliwości przetwarzania danych osobowych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) w związku z wykonywaniem przez nią ustawowych zadań. W projektowanej nowelizacji uwzględniono art. 6 ust. 1 lit. e i ust. 3 rozporządzenia 2016/679, które upoważniają administratora do przetwarzania danych osobowych, jeżeli jest to niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej, przy czym podstawa prawna przetwarzania musi zostać określona w prawie państwa członkowskiego, któremu podlega administrator. W związku z powyższym Inspekcja Transportu Drogowego musi zostać upoważniona do przetwarzania danych osobowych w zakresie niezbędnym do realizacji zadań ustawowych określonych zarówno w ustawie o transporcie drogowym, jak i innych przepisach rangi ustawowej. Do zadań tych należy w szczególności kontrola: przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, przestrzegania przepisów ruchu drogowego, prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej czy przestrzegania czasu pracy w zakresie przewozów drogowych, a także prowadzenie postępowań administracyjnych (zarówno o charakterze regulacyjnym, jak i sankcyjnym), podejmowanie czynności dotyczących zezwoleń zagranicznych i zezwoleń ministra właściwego do spraw transportu oraz wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708), a od dnia 3 listopada 2018 r. również pobór opłat drogowych. Są to zadania, które są niewątpliwie wykonywane w interesie publicznym oraz w ramach wykonywania władzy publicznej powierzonej administratorowi (ITD). Przetwarzanie danych

osobowych przez ITD jest więc zgodne z art. 6 ust. 1 lit. e rozporządzenia 2016/679. Bez wprowadzenia powyższego uprawnienia skuteczne wykonywanie przez ITD ustawowych zadań po wejściu w życie rozporządzenia 2016/679 nie będzie możliwe, co byłoby sprzeczne z interesem publicznym. Jednocześnie w ust. 2 proponuje się uregulowanie dotyczące przetwarzania przez ITD danych wrażliwych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679. W przepisie tym wskazano jednoznacznie, że w powyższym zakresie ITD może przetwarzać wyłącznie te dane wrażliwe, które zostały przekazane dobrowolnie przez stronę w toku prowadzonego postępowania. GITD nie może bowiem w toku prowadzonego postępowania decydować za stronę, które informacje są istotne dla tego postępowania, a w konsekwencji zakazać jej przekazywania informacji, które będą miały charakter danych wrażliwych. Przetwarzanie przez GITD danych w powyższym zakresie jest więc zgodne z art. 9 ust. 2 lit. g rozporządzenia 2016/679. Jest bowiem niezbędne ze względów związanych z ważnym interesem publicznym, jakim jest realizacja ustawowych zadań ITD, przy jednoczesnym poszanowaniu praw osoby kontrolowanej lub będącej stroną postępowania do przekazania takich danych osobowych, w tym danych wrażliwych, które są w jej opinii istotne dla rozstrzygnięcia sprawy. Przedmiotowe rozwiązanie, opierające się na zasadzie dobrowolnego przekazywania danych wrażliwych, jest więc proporcjonalne do wyznaczonych celów.

Podkreślić należy, że ze względu na szeroki zakres ustawowych zadań ITD oraz skalę czynności prowadzonych przez ten podmiot (o czym będzie mowa poniżej) nie jest możliwe ustalenie w projektowanej ustawie katalogu danych osobowych, które są przetwarzane dane osobowe przez ITD, zwłaszcza, że podmiot ten nie ma wpływu na treść danych, które są przekazywane przez strony w ramach prowadzonych postępowań. Mając powyższe na względzie, wprowadzenie takiego zamkniętego katalogu przetwarzanych danych osobowych stwarzałoby poważne ryzyko pominięcia określonej grupy danych, co z kolei mogłoby negatywnie wpłynąć na skuteczność i efektywność zadań wykonywanych przez ITD. Powyższe w żadnym przypadku nie oznacza, iż ITD może przetwarzać dowolne dane osobowe nieokreślonego zbioru osób fizycznych. Przetwarzanie to jest bowiem ograniczone brzmieniem art. 55a ust. 1, w którym stwierdza się jednoznacznie, że ITD jest uprawniony do przetwarzania danych osobowych wyłącznie w zakresie wykonywania ustawowych zadań. ITD będzie zaś obowiązane wykazywać, stosownie do art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia 2016/679, że zbierane dane są rzeczywiście niezbędne do realizacji jej ustawowych zadań. Dodatkowe ograniczenie

w zakresie przetwarzania danych wrażliwych zawiera natomiast powołany już ust. 2 w art. 55a.

Na podstawie art. 23 ust. 1 lit. e i h rozporządzenia 2016/679 proponuje się ograniczenie praw osoby, której dane osobowe są przetwarzane, ze względu na ważny cel leżący w interesie publicznym, jakim niewątpliwie jest zapewnienie skutecznego i efektywnego wykonywania ustawowych zadań przez ITD. Stosownie do wymagań zawartych w art. 23 ust. 2 rozporządzenia 2016/679 określono w dodawanym przepisie: cele przetwarzania, zakres wprowadzonych ograniczeń, zabezpieczenia zapobiegające nadużyciom, administratora danych, okres przechowywania, ryzyka naruszenia praw lub wolności osoby, której te dane dotyczą, oraz prawa osób, których dane dotyczą, do uzyskania informacji o ograniczeniach.

Cel przetwarzania został określony w ust. 1, w którym stwierdza się jednoznacznie, że przetwarzanie to może mieć miejsce wyłącznie w zakresie niezbędnym do realizacji ustawowych zadań GITD.

Zakres wprowadzanych ograniczeń od stosowania rozporządzenia 2016/679 w zakresie praw osoby, której dane osobowe są przetwarzane (ust. 4) uwzględnia charakter zadań, dla których wykonywania została powołana ITD. Proponuje się w związku z tym wyłączenie stosowania art. 13–22 rozporządzenia 2016/679. Wyłączenie ww. obowiązków jest zgodne z art. 23 rozporządzenia 2016/679. Inspekcja sprawuje bowiem funkcje kontrolne, inspekcyjne i regulacyjne związane ze sprawowaniem władzy publicznej służące bezpieczeństwu publicznemu (zapewnianie bezpieczeństwa ruchu drogowego) oraz innym ważnym celom leżącym w ogólnym interesie publicznym (m.in. kontrola przewozów drogowych, kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej), a jednocześnie ograniczenie to nie narusza istoty podstawowych praw i wolności, a zarazem jest środkiem niezbędnym do wykonywania ww. zadań.

Wyłączenie stosowania art. 13–15 i 34 rozporządzenia 2016/679 jest konieczne ze względu na skalę prowadzonych postępowań kontrolnych i postępowań administracyjnych przez organy ITD w zakresie warunków i obowiązków wykonywania transportu drogowego, przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, pojazdów nienormatywnych oraz obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych oraz udzielania uprawnień w międzynarodowym transporcie drogowym. Pozyskiwanie danych osobowych jest wymagane ze względu na realizację

zadań ustawowych oraz egzekucję przepisów prawa unijnego i krajowego z zakresu przewozów drogowych i opłaty elektronicznej. Przekazywanie informacji, o których mowa w art. 13–15 i 34 rozporządzenia 2016/679, okazałoby się praktycznie niemożliwe lub wymagałoby niewspółmiernie dużego wysiłku i nakładów, zwłaszcza, że dotyczy przypadków przetwarzania danych osobowych w interesie publicznym. Dane osobowe przetwarzane są przez ITD, m.in. w związku z prowadzonymi kontrolami drogowymi (np. kontrola listów przewozowych, dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem), czy postępowaniami administracyjnymi, w tym postępowaniami odwoławczymi (np. ponowna ocena materiału dowodowego w postaci osobowych źródeł dowodowych, ponowna analiza dokumentów, w treści których znajdują się dane osobowe). W 2016 r. w związku z kontrolą przewozów drogowych skontrolowano około 208 000 pojazdów i przeprowadzono blisko 1700 kontroli w siedzibie przedsiębiorcy, w wyniku tych działań nałożono ponad 65 000 mandatów i wydano prawie 19 500 decyzji administracyjnych w I instancji. W II instancji i przed sądami administracyjnymi przeprowadzono ponad 9200 postępowań. Ponadto w 2016 r. zostało wydanych ponad 10 500 decyzji administracyjnych w I instancji nakładających karę pieniężną w związku z kontrolą obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych (w 2017 r. do 31 października wydano już ponad 9000 decyzji). GITD w 2016 r. wydał blisko 5000 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i 41 400 świadectw kierowców. W pierwszej połowie 2017 r. wszczęto blisko 33 400 postępowań egzekucyjnych z tytułu nieopłaconych mandatów karnych. Spełnienie przez ITD obowiązków wskazanych w art. 13–15 i 34 rozporządzenia 2016/679 wymagałoby więc niewspółmiernie dużego wysiłku i znacznych nakładów finansowych. Mając powyższe na względzie, wyłączenie stosowania powyższych przepisów rozporządzenia 2016/679 jest w pełni uzasadnione. Jednocześnie w ust. 9, przewidziano, że w przypadku stwierdzenia naruszenia ochrony danych osobowych administrator w terminie 72 godzin od stwierdzenia naruszenia wydaje komunikat o naruszeniu na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej. W ten sposób w praktyce gwarantowane będą prawa osoby fizycznej, o których mowa w art. 34 rozporządzenia 2016/679. Wyłączenie stosowania art. 16 rozporządzenia 2016/679 jest uzasadnione charakterem działań ITD, który jest obowiązany wykonywać czynności w taki sposób, który pozwoli na wyjaśnienie wszelkich okoliczności faktycznych sprawy, co może w praktyce wykluczać dokonania sprostowania danych na podstawie jednostronnego

żądania osoby, które te dane dotyczą. Nie wyklucza to oczywiście sprostowania ww. danych w toku prowadzonych postępowań na zasadach określonych w przepisach odrębnych (patrz np. art. 113 Kpa i art. 37 § 10 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia). Konieczne jest również wyłączenie art. 18 (prawo do ograniczenia przetwarzania) i art. 21 (prawo do sprzeciwu) rozporządzenia 2016/679, ponieważ korzystanie z tych praw przez osoby, których dane osobowe dotyczą, mogłoby utrudnić albo nawet uniemożliwić skuteczne i efektywne wykonywanie przez ITD ustawowych zadań, które mają przede wszystkim charakter zadań inspekcyjno-kontrolnych i regulacyjnych. Wyłączenie stosowania art. 19 jest konsekwencją proponowanego wyłączenia stosowania art. 16–18 rozporządzenia 2016/679. Konieczne jest również wyłączenie stosowania art. 22, ponieważ GITD jako podmiot prowadzący różnego rodzaju rejestry teleinformatyczne, powinien być upoważniony, w zakresie określonym ustawą, do wydawania decyzji na podstawie danych zgromadzonych w tych rejestrach, które mogą mieć charakter „zautomatyzowany”, w rozumieniu art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2016/679. Zwrócić jednocześnie należy uwagę na fakt, że wyłączenie zastosowania przepisów art. 17 i 20 rozporządzenia 2016/679 jest uzasadnione na podstawie, odpowiednio, art. 17 ust. 3 lit. b oraz art. 20 ust. 3 tego rozporządzenia – prawa uregulowane powyższymi przepisami nie mają bowiem zastosowania do przetwarzania, które jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi, a z taką sytuacją mamy do czynienia w przypadku danych osobowych przetwarzanych przez ITD.

Podkreślić należy, że administrator danych osobowych będzie zobowiązany do informowania o powyższych ograniczeniach na swoich stronach podmiotowych w Biuletynie Informacji Publicznej lub na swoich stronach internetowych (ust. 5). Jednocześnie wprowadza się przepisy, które mają na celu zapewnienie, że przetwarzane dane osobowe będą zabezpieczone w sposób zapobiegający nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu tych danych (ust. 7 i 8). Okres przechowywania danych osobowych będzie ustalał administrator zgodnie z celami ich przetwarzania, o ile nie wynikają one z przepisów odrębnych, w szczególności dotyczących terminów (ust. 6). Mowa tu przede wszystkim o terminach procesowych czy terminach dotyczących przechowywania akt sprawy.

Projektowane przepisy przewidują, że opisane powyżej regulacje dotyczące przetwarzania danych osobowych będą również miały zastosowanie do organów ITD

prowadzących postępowania odwoławcze oraz prowadzących postępowania nadzwyczajne uregulowane w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego i przepisach odrębnych.

W art. 55b proponuje się uregulowanie trybu udostępniania danych osobowych zgromadzonych przez ITD w związku z realizacją ustawowych zadań uprawnionym organom państwa. Znaczna część ww. danych jest bowiem nie tylko niezbędna do wykonywania zadań ustawowych przez ITD, ale jest również pomocna dla służb nadzorujących przestrzeganie prawa, w tym Służby Celno-Skarbowej, Policji, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, gdyż są przez nie wykorzystywane do realizacji nałożonych na nich zadań ustawowych, w tym prowadzenia postępowań administracyjnych, karnych, wykroczeniowych, karno-skarbowych, a także prac statystycznych. Wraz z rozwojem systemów informatycznych w działalności operacyjnej poszczególnych służb, pojawiają się jednak nowe potrzeby na pozyskiwanie coraz większej liczby różnego rodzaju danych, które następnie są przez te służby wykorzystywane dla coraz efektywniejszego wypełniania swoich zadań, do których zaliczyć należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, rozwiązywanie spraw kryminalnych, ochronę granic państwa, nadzór nad realizacją dochodów z podatków. W związku z tym niezbędne jest stworzenie rozwiązania prawnego na szczeblu ustawowym umożliwiającego z informatyzowanie wymiany informacji między ITD a uprawnionymi organami państwa. Zaproponowane zmiany wpłyną na poprawę efektywności działania organów aparatu administracji publicznej, a także na obniżenie kosztów funkcjonowania systemów informatycznych, obsługujących każdą z instytucji współpracujących. Wskazano zamknięty katalog służb i innych podmiotów, które będą miały dostęp do danych gromadzonych w zakresie niezbędnym do realizacji przez nie ustawowych zadań. W powyższym katalogu wymieniono służby i inne podmioty, które wykonują zadania istotne z punktu widzenia interesu publicznego, takie jak ochrona bezpieczeństwa państwa, ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrona ważnego interesu finansowego RP lub UE. Wymaga podkreślenia, że proponowane rozwiązania dotyczące udostępniania danych w trybie pisemnym będą miały zastosowanie wyłącznie w przypadku, gdy odrębne przepisy, regulujące funkcjonowanie właściwych organów państwa, nie określają w inny sposób pozyskiwania przez nie danych. Intencją projektodawców nie jest bowiem w przedmiotowym zakresie wprowadzenie

dotatkowych utrudnień dla podmiotów, które już pozyskują obecnie dane w ww. trybie. Powinno więc to się odbywać na dotychczas obowiązujących zasadach uregulowanych w przepisach odrębnych. W projektowanych przepisach uregulowano tryb udostępniania danych znajdujących się w posiadaniu właściwych administratorów ze względu na potrzebę zabezpieczenia bezpieczeństwa narodowego i obronności, bezpieczeństwa publicznego, prowadzonych czynności dochodzeniowo-śledczych i prokuratorskich w sprawach karnych oraz ważnego interesu ekonomicznego i finansowego państwa, za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Zaproponowane rozwiązanie ma na celu przede wszystkim usprawnienie wymiany danych przez umożliwienie ich przekazywania w trybie automatycznym. W tym przypadku zastosowano więc inną konstrukcję niż w zakresie udostępniania tych danych w trybie pisemnym. Zasadą więc będzie, że udostępnianie danych w trybie automatycznym będzie następować zgodnie z rozwiązaniami wprowadzanymi w art. 55b, a nie przepisami właściwych ustaw regulujących funkcjonowanie poszczególnych organów, służb i innych instytucji państwowych. Jako że poszczególne ustawy ustrojowe w różny sposób regulują kwestię dostępu ww. podmiotów do danych za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej albo w ogóle nie przewidują tego typu rozwiązań, zasadne jest wprowadzenie przepisu umożliwiającego dostęp wszystkim podmiotom wymienionym w projektowanym ust. 3, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na takich samych zasadach. W celu uzyskania danych w trybie automatycznym właściwe organy muszą spełniać dodatkowe warunki. Zasadą będzie pozyskiwanie danych za pomocą środków komunikacji elektronicznej wyłącznie w przypadku uzyskania stosownej zgody administratora danych osobowych. Odrębne rozwiązanie przewidziano dla Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), ponieważ zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 34 ust. 2a ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2016 r. poz. 1897) na administratorach zbiorów danych ciąży obowiązek udostępniania danych w trybie automatycznym Szefowi ABW. W celu zapewnienia, że podmioty, który uzyskały dane od administratora, nie przechowują ich przez czas dłuższy niż jest to niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, wprowadzono zasadę, zgodnie z którą rzeczono podmioty dokonują weryfikacji danych, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając dane zbędne. Dodatkowo wprowadza się gwarancję, że w ramach udostępniania danych na podstawie projektowanego art. 55b nie będą przekazywane przez ITD zgromadzone dane wrażliwe, o których mowa w art. 9 ust.

1 rozporządzenia 2016/679 – jedynym wyjątkiem będzie przypadek, w którym podmiot wnioskujący posiada stosowne upoważnienie do przetwarzania tego typu danych na podstawie właściwych przepisów odrębnych.

W projektowanym art. 55c uregulowano zasady pozyskiwania danych przez ITD od innych administratorów danych osobowych. Dostęp do danych gromadzonych przez inne podmioty umożliwi bardziej skuteczne i efektywne wykonywanie zadań przez ITD. Do danych osobowych pozyskanych na podstawie ww. art. 55b będą miały zastosowanie rozwiązania zaproponowane w opisanym powyżej art. 55a, w tym przepis ust. 2, który w praktyce wyklucza możliwość pozyskiwania danych wrażliwych przez ITD na podstawie art. 55c, ponieważ nie ma tu mowy o dobrowolnym przekazaniu danych w ramach postępowania prowadzonego przez organ ITD.

Zmiana proponowana w art. 56 ust. 3 jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 13m ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

Zmiana brzmienia art. 77 ust. 2 oraz dodanie nowego art. 77a mają na celu rozwiązanie problemów związanych z systemem czasu pracy inspektorów Inspekcji, który w obecnym stanie prawnym jest uregulowany w art. 97 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1345, z późn. zm.). Ze względu na znaczenie rynku usług przewozowych dla polskiej gospodarki oraz obszerność, złożoność i kompleksowość mających do niego zastosowanie przepisów prawnych, uzasadnione jest funkcjonowanie wyspecjalizowanej formacji kontrolnej (inspekcji) celem przestrzegania zasad uczciwej konkurencji w przewozach drogowych, których naruszenie przyczynia się również do wzrostu zagrożenia w ruchu drogowym, degradacji środowiska naturalnego i powierzchni dróg publicznych. Jednocześnie wskutek zmieniającej się sytuacji ekonomiczno-politycznej na światowym rynku przewozów drogowych powstaje konieczność zapewnienia wzmożonej kontroli, która zapewni ochronę rynku przewoźników polskich, jak również całego unijnego rynku przewozów drogowych, przed nieuczciwymi praktykami przewoźników z państw trzecich, w szczególności państw położonych na wschód od granicy terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i całej Unii Europejskiej. Niemniej jednak aktualnie obowiązujące przepisy prawa krajowego

dotyczące funkcjonowania Inspekcji wprowadzają poważny rozdzźwięk między specyfiką wykonywanych zadań a pragmatyką regulującą pracę jej pracowników na gruncie przepisów ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej. Specyfika rynku przewozów drogowych wymaga, aby wyspecjalizowana i pracująca samodzielnie formacja kontrolna (ITD) przeprowadzała kontrole w ciągu całej doby, 7 dni w tygodniu i 365 dni w roku. W konsekwencji konieczne jest wyłączenie stosowania art. 97 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej w stosunku do pracowników Inspekcji zatrudnionych na stanowiskach inspektorów.

W ten sposób zapewniona zostanie systematyczna, codzienna i planowana w skali całego kraju, zsynchronizowana między poszczególnymi jednostkami terenowymi Inspekcji służba w godzinach nocnych (22.00–06.00), kiedy to następuje istotny wzrost natężenia ruchu samochodów ciężarowych oraz potencjalnych naruszeń, jak również na działania prowadzone w ciągu dni wolnych od pracy oraz dni, kiedy obowiązuje zakaz ruchu samochodów ciężarowych, aby skutecznie zweryfikować, czy przepisy te są przestrzegane. Z tych względów przedmiotowa zmiana ma na celu rozwiązanie problemów związanych z systemem czasu pracy inspektorów Inspekcji. Projektowana ustawa przewiduje, że dla inspektorów ITD oraz pracowników obsługujących Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie realizacji zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz poborem opłaty za przejazd autostradą może być stosowany zmianowy system czasu pracy. Jednocześnie nie będzie to skutkowało traktowaniem pracy w soboty, niedziele i święta oraz w nocy jako pracy w godzinach nadliczbowych w wyjątkowych przypadkach, tak jak to reguluje obecnie art. 97 ust. 5 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej. Podkreślić należy, że przedmiotowa zmiana art. 77 ust. 2 jest istotna również dla prawidłowego wykonywania przez GITD nowego zadania obejmującego pobór opłat drogowych, gdzie niezbędne jest prowadzenie różnego rodzaju czynności związanych z poborem tych opłat przez całą dobę, 7 dni w tygodniu i 365 dni w roku. Stąd proponuje się, aby powyższe wyłączenie art. 97 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej dotyczyło również pracowników GITD niebędących inspektorami, a obsługujących organ w zakresie wykonywania tego zadania. Jednocześnie w odniesieniu do pracowników zatrudnionych na stanowisku inspektora utrzymano wyłączenie od stosowania art. 4 ustawy o służbie cywilnej, ponieważ w odniesieniu do tejże grupy pracowników organów Inspekcji Transportu Drogowego

analogiczną regulację prawną stanowi art. 76 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, określający wymagania niezbędne do zatrudnienia na tym stanowisku.

Zmiana w dodawanym art. 77a zakłada, że czas pracy osób wskazanych w zmienianym art. 77 ust. 2 nie może przekroczyć 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie dłuższym niż 3 miesiące. Przyjęto, że w wprowadzanym zmianowym systemie czasu pracy praca będzie wykonywana na zmiany trwające po 8 godzin na dobę, a w szczególnie uzasadnionych przypadkach zmiany mogą trwać po 12 godzin na dobę. Jednocześnie w projektowanej ustawie wskazano przesłanki, kiedy praca osób wskazanych w zmienianym art. 77 ust. 2 może być wykonywana w godzinach nadliczbowych. Zgodnie z dodawanym art. 77a ust. 6 praca w godzinach nadliczbowych może nastąpić jedynie ze względu na konieczność prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii, wykonania rozpoczętych czynności kontrolnych, jeżeli nie mogą one zostać przerwane, lub ze względu na szczególne potrzeby pracodawcy. W zamian za czas pracy w godzinach nadliczbowych ww. pracownikom będzie udzielany czas wolny od pracy w wymiarze o połowę wyższym albo przyznawane wynagrodzenie wraz z dodatkiem za pracę w godzinach nadliczbowych w wysokości 50% wynagrodzenia. O przyznaniu czasu wolnego od pracy albo dodatku do wynagrodzenia decydować będzie każdorazowo dyrektor generalny w uzgodnieniu z Głównym Inspektorem – dla pracowników zatrudnionych w GITD, lub wojewódzki inspektor – dla inspektorów zatrudnionych w WITD. W ust. 10 ograniczono liczbę godzin nadliczbowych, za które może być przyznane wynagrodzenie, zależnie od przyjętego okresu rozliczeniowego. Ponadto projekt określa grupy pracowników zwolnionych z wykonywania pracy w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych, niedziele i święta. Zgodnie z dodawanym art. 77a ust. 11 pracy w niedzielę lub święto, w godzinach nadliczbowych oraz w porze nocnej nie będzie można zlecać bez zgody pracownika: pracownikowi będącemu jedynym opiekunem dziecka do 8 lat lub osoby wymagającej stałej opieki, pracownikowi opiekującemu się dzieckiem do 8 lat, jeżeli z uprawnienia takiego nie korzysta drugie z rodziców lub opiekun, a także pracownikowi – kobiecie karmiącej dziecko piersią. Jednocześnie do kobiet w ciąży, będących pracownikami, o których mowa w art. 77 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o transporcie drogowym, będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, w tym w szczególności przepis art. 148, art. 178 § 1, art. 178<sup>1</sup> i art. 179.

## **5. Zmiany w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia**

Wszystkie zmiany proponowane w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 1502 oraz z 2016 r. poz. 2260) są konsekwencją zmian przewidzianych w ustawie o drogach publicznych, które wykluczają możliwość powierzenia drogowej spółce specjalnego przeznaczenia zadania polegającego na poborze opłaty elektronicznej.

## **6. Przepisy przejściowe**

Ze względu na proponowaną zmianę organu odpowiedzialnego za pobór opłat za przejazd konieczne jest wprowadzenie w projektowanej ustawie szeregu przepisów przejściowych, które umożliwią sprawne przejęcie przez GITD zadań dotychczas wykonywanych przez GDDKiA.

Szczególne znaczenie ma projektowany art. 6, na mocy którego GITD będzie uprawniony do podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych mających na celu przygotowanie, budowę, wdrożenie lub eksploatację systemu poboru opłaty elektronicznej oraz systemu poboru opłaty za przejazd autostradą. Przepis ten jest niezbędny z tego względu, że mimo iż GITD przejmie faktyczny pobór opłat drogowych od GDDKiA dopiero z dniem 3 listopada 2018 r., konieczne jest zapewnienie GITD prawnych i faktycznych możliwości podejmowania działań zmierzających do płynnego przejęcia zadań w powyższym terminie. Jednocześnie w kolejnych przepisach art. 6 zawarto przepisy epizodyczne, które będą miały zastosowanie do czynności podejmowanych przez GITD. Przepisy te regulują zasady powierzenia tych czynności innym podmiotom analogicznie do tych, które zaproponowano w art. 13hb ustawy o drogach publicznych oraz art. 37gb ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w brzmieniu nadawanym niniejszą ustawą. Czynności podejmowane przez GITD na podstawie art. 6 będą finansowane z KFD, co dotyczy również usług doradczych, które będą zlecane przez GITD w związku z wykonywaniem tych czynności.

Zmiana w art. 7 przewiduje sukcesję GITD w stosunku do wszystkich stosunków prawnych, w tym umów i porozumień, których podmiotem był GDDKiA w związku z wykonywaniem zadań z zakresu poboru opłat drogowych. Przepis ten będzie dotyczył m.in. umów zawartych przez GDDKiA z użytkownikami KSPO na podstawie aktów

wykonawczych wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 40 ust. 5 ustawy o drogach publicznych.

Zgodnie z projektowanym art. 8, z dniem 3 listopada 2018 r., GITD przejmie od GDDKiA, z mocy ustawy, nieodpłatnie mienie ruchome oraz dobra niematerialne o charakterze majątkowym, w tym prawa autorskie i inne prawa własności intelektualnej oraz prawa własności przemysłowej, służące dotychczas do wykonywania zadań z zakresu poboru opłat drogowych. Są to m.in. budynki, sprzęt (centra przetwarzania, zestawy komputerowe, elementy infrastruktury przydrożnej, urządzenia manualnego systemu poboru opłat), oprogramowanie, własność intelektualna i licencje oraz dokumentacja wytworzona w związku z wykonywaniem przez GDDKiA zadań z zakresu poboru opłat drogowych .

Również z dniem 3 listopada 2018 r. GDDKiA przekaze GITD w użyczenie na czas nieoznaczony, nieruchomości w pasie drogowym dróg krajowych, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz autostrad płatnych, na których znajduje się infrastruktura niezbędna do poboru opłat. Warunki korzystania z ww. nieruchomości określi umowa, która będzie miała charakter nieodpłatnej.

Zgodnie z projektowanym art. 9, w celu sprawnego i prawidłowego wykonania postanowień art. 7 i art. 8, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy, GDDKiA przekaze GITD zestawienie wskazujące stosunki prawne, o których mowa w art. 7, mienie oraz dobra niematerialne, o których mowa w art. 8 ust. 1, nieruchomości, budynki i urządzenia, o których mowa w art. 8 ust. 2, wraz z określeniem ich wartości.

Zmiana przewidziana w art. 10 ma na celu zapewnienie, że urządzenia pokładowe służące do poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, udostępnione użytkownikom przez GDDKiA, będą mogły pozostać w użytkowaniu do czasu ich zastąpienia innym urządzeniem udostępnionym przez GITD. Przedmiotowy przepis jest istotny przede wszystkim z tego względu, aby zapobiec automatycznemu pozbawieniu ważności ponad 1,1 miliona urządzeń pokładowych wydanych przez GDDKiA.

Na podstawie art. 11 GITD stanie się administratorem danych osobowych, których administratorem był GDDKiA w związku z wykonywaniem zadań z zakresu poboru opłat drogowych. Chodzi tu przede wszystkim o bazę danych osobowych obejmującą użytkowników KSPO, których zarejestrowano w systemie ok. 707 tysięcy.

Projektowany art. 12 reguluje kwestię przejścia pracowników GDDKiA, którzy dotychczas zajmowali się tematyką poboru opłat drogowych do GITD. Przewiduje się, że ww. przejście nastąpi w dwóch etapach. Powyższe rozwiązanie ma na celu zapewnienie jak najszybszego wsparcia merytorycznego dla GITD w procesie przejmowania KSPO, z jednoczesnym uwzględnieniem faktu, że w GDDKiA do dnia 2 listopada 2018 r. muszą pozostać pracownicy, którzy obsługują umowę na KSPO. W związku z powyższym z dniem 3 listopada 2018 r. do GITD przeniesieni zostaną pracownicy, którzy zajmują się eksploatacją KSPO oraz jego obsługą księgową. Pracownicy zajmujący się pozostałymi kwestiami dotyczącymi poboru opłat przejdą do GDDKiA po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia przepisów ustawy. Kolejne przepisy art. 12 określają procedurę powiadomienia ww. pracowników o dotyczących ich zmianach w stosunku pracy oraz regulują termin przedstawienia tym pracownikom propozycji nowych warunków zatrudnienia w GITD, a także skutki odmowy przyjęcia propozycji.

Przepis art. 13 reguluje kwestię zmiany planu finansowego KFD, która jest niezbędna ze względu na proponowaną zmianę sposobu finansowania zadań dotyczących poboru opłat drogowych, wskutek czego środki będą przekazywane organowi pobierającemu opłaty, a nie wykonawcy działającemu w jego imieniu. BGK opracuje na rok 2018 projekt zmiany planu finansowego KFD, uwzględniając konieczność zapewnienia dla GITD środków na pokrycie kosztów działalności w związku z realizacją ustawowych zadań z zakresu poboru opłat drogowych, uwzględniając również okres przejściowy do dnia 2 listopada 2018 r. Projekt zmiany planu BGK opracuje w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i przedstawi do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym. Powyższe uzgodnienie nastąpi w terminie 15 dni od dnia przedstawienia projektu planu finansowego.

W art. 14 określono maksymalne limity wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym projektowanej ustawy, w podziale na ministra właściwego do spraw transportu, GITD oraz wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego.

Wzrost wydatków budżetu państwa obejmuje wydatki na zwiększenie zasobów kadrowych urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który będzie bezpośrednio nadzorował wykonywanie przez GITD zadań z zakresu poboru opłat drogowych. W obecnym stanie faktycznym i prawnym, w którym prywatny podmiot

wykonuje czynności z zakresu poboru opłat, ciężar nadzoru nad przedmiotowym procesem spoczywa na GDDKiA, który jest stroną umowy z wykonawcą KSPO. W związku z powyższym w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu przeznaczony dla przedmiotowej tematyki jest obecnie tylko jeden etat. Realizacja założenia przeniesienia zdecydowanej większości zadań z zakresu poboru opłat drogowych bezpośrednio na poziom administracji rządowej wymaga nie tylko wzmocnienia nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad GITD, lecz również wsparcia tego organu przez ministra w skomplikowanym procesie przejścia i eksploatacji systemu. Mając powyższe na względzie, proponuje się zapewnienie z budżetu państwa środków na stworzenie w urzędzie obsługującym ministra dodatkowych 9 etatów, z czego 4 nowo zatrudnione osoby zajmowałyby się wspieraniem i nadzorem nad GITD w związku z realizacją nowych ustawowych zadań, 4 zajmowałyby się obsługą finansową, w tym kontrolą rozliczeń finansowych, a 1 przeznaczona zostałaby do obsługi prawno-legislacyjnej.

Ze względu na bezpośrednie przejście przez GITD zadań z zakresu poboru opłat drogowych konieczne jest zapewnienie środków dla tego organu na zatrudnienie nowych pracowników. Wzrost wydatków wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego wynika z wprowadzenia nowych zasad czasu pracy inspektorów. Szczegółowe dane w zakresie wydatków organów ITD zamieszczono w ocenie skutków regulacji projektowanej ustawy.

Jednocześnie odpowiednio zmniejszą się wydatki budżetu państwa na rzecz GDDKiA w celu finansowania etatów pracowników zajmujących się tematyką poboru opłat drogowych (łącznie 24 osoby w dwóch komórkach organizacyjnych).

W art. 15 wprowadza się upoważnienia dla Prezesa Rady Ministrów do dokonania w celu realizacji niniejszej ustawy przeniesienia, w drodze rozporządzenia, planowanych dochodów i wydatków budżetowych między częściami budżetu państwa.

## **7. Przepisy o wejściu w życie**

Przepisy projektowanej ustawy co do zasady będą wchodzić w życie z dniem 3 listopada 2018 r., czyli z dniem, w którym GITD przejmie zadania dotyczące poboru opłat drogowych od GDDKiA.

Przewiduje się jednocześnie, że część projektowanych przepisów wejdzie w życie przed tym dniem. Dotyczy to przede wszystkim przepisów, w tym przepisów przejściowych,

które mają na celu sprawne przejęcie przez GITD zadań GDDKiA, oraz zapewnienie finansowania czynności podejmowanych w tym zakresie przez GITD. Formalne rozpoczęcie procesu przejmowania systemu poboru opłat przez GITD od obecnego wykonawcy, tj. konsorcjum Kapsch, będzie mogło więc się rozpocząć odpowiednio wcześniej, tak aby z dniem 3 listopada 2018 r. KSPO był w pełni przejęty przez GITD.

Oprócz tego, ze względu na istotność rozwiązań, o których mowa w art. 1 pkt 8 i 9 oraz art. 2 ustawy zmieniającej dla zwiększenia skuteczności wykonywania ustawowych zadań przez organy państwa (w szczególności Krajową Administrację Skarbową) proponuje się, aby przepisy dotyczące instalacji w pasie drogowym dróg publicznych urządzeń stacjonarnych i przenośnych weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Powyższy termin jest umotywowany interesem fiskalno-ekonomicznym państwa. Poza tym przeciwko zastosowaniu krótkiego terminu wejścia w życie nie przemawia słuszny interes obywateli, ponieważ projektowane przepisy nie będą miały negatywnego wpływu na ich prawa i obowiązki. Zmiana przewidziana w art. 4 pkt 6 wejdzie w życie z dniem 25 maja 2018 r., a więc w terminie, w którym rozpocznie obowiązywanie rozporządzenie 2016/679.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) oraz stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

<p><b>Nazwa projektu</b> ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Jarosław Waszkiewicz – Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych, tel. 22-630-17-00; mail: <a href="mailto:Jaroslaw.Waszkiewicz@mib.gov.pl">Jaroslaw.Waszkiewicz@mib.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.11.2017 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Inne</p> <p><b>Nr w wykazie prac UD 323</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) pobiera opłatę elektroniczną na podstawie art. 13hb ust. 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.), a opłatę za przejazd autostradą na podstawie art. 37a ust. 1a pkt 1 *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057). GDDKiA zdecydował się na powierzenie przygotowania, budowy, wdrożenia i eksploatacji systemów poboru ww. opłat (tzw. Krajowy System Poboru Opłat – KSPO) podmiotowi wybranemu w drodze przetargu, zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Umowa z wykonawcą – konsorcjum spółek, w tym Kapsch Telematic Services Sp. z o. o., została zawarta przez GDDKiA w dniu 2 listopada 2010 r. na okres 8 lat, co oznacza, że wygasa ona z dniem 2 listopada 2018 r. Obecnie GDDKiA prowadzi postępowanie w celu wyłonienia kolejnego wykonawcy systemu.

Negatywnymi konsekwencjami obecnego stanu faktycznego i prawnego w zakresie poboru opłat drogowych na drogach znajdujących się w zarządzie państwa są:

- 1) ponoszenie przez Skarb Państwa nadmiernych kosztów funkcjonowania KSPO ze względu na konieczność uwzględnienia marży dla wykonawcy systemu;
- 2) konieczność każdorazowego wyboru wykonawcy KSPO w ramach długotrwałej procedury zamówienia publicznego, co stanowi bardzo istotne ryzyko dla ciągłości funkcjonowania systemu;
- 3) ograniczona wiedza administracji rządowej co do szczegółowej architektury technicznej oraz sposobu funkcjonowania KSPO, w związku z powierzeniem niemal wszystkich czynności dotyczących poboru opłat prywatnemu wykonawcy;
- 4) uzależnienie administracji rządowej od prywatnego podmiotu w zakresie obsługi KSPO, który jak już wyżej wskazano spełnia istotne funkcje z punktu widzenia państwa, w tym z zakresu gromadzenia danych wrażliwych;
- 5) podział czynności związanych z poborem opłat oraz czynności kontrolnych pomiędzy różne organy administracji centralnej (GDDKiA/GITD), co utrudnia prowadzenie sprawnej i efektywnej kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana ustawa zakłada powierzenie prawa do poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (GITD), zakładając koncentrację wszystkich kompetencji dotyczących KSPO w ramach jednego organu administracji rządowej. Uzasadnieniem dla przedmiotowego rozwiązania jest fakt, że GITD posiada doświadczenie wynikające z prowadzenia czynności kontrolnych w KSPO, co wymagało ścisłej współpracy z GDDKiA i wykonawcą systemu, oraz znajomości zasad jego funkcjonowania. Ponadto organ ten posiada doświadczenie w budowie i utrzymaniu systemów teleinformatycznych – prowadzi bowiem Centralną Ewidencję Naruszeń oraz zbudował Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Zaletą proponowanego rozwiązania jest w szczególności zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO oraz docelowa optymalizacja kosztów jego funkcjonowania w perspektywie długofalowej, a także wzmocnienie nadzoru i kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem realizującym pobór opłaty drogowych na drogach zarządzanych przez państwo. Mocną stroną przedmiotowej koncepcji jest również zapewnienie należytej ochrony danych osobowych gromadzonych w ramach KSPO i wyższej standaryzacji rozwiązań, w tym możliwości rozwoju KSPO i jego integracji z innymi systemami teleinformatycznymi w celu zapewnienia efektywniejszego wykonywania zadań administracji publicznej m.in. z zakresu monitorowania przewozu drogowego towarów, stwierdzania i sankcjonowania naruszeń dotyczących przejazdów pojazdami nienormatywnymi czy kontroli zezwoleń dla wydawanych dla przewoźników zagranicznych.

Proponowane rozwiązanie pozwoli na maksymalne uniezależnienie procesu poboru opłaty drogowych od podmiotów trzecich (w tym z kapitałem zagranicznym), maksymalizację stopnia wykorzystania istniejących aktywów, które zostaną przejęte przez GITD od GDDKiA, a także na właściwą ochronę bezpieczeństwa danych, które są gromadzone w KSPO, a są ważne z punktu widzenia interesów państwa.

Oczekiwany efektami projektowanej ustawy będą:

- 1) zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO i stałego generowania przychodów z tytułu opłat drogowych do KFD;

- 2) optymalizacja kosztów funkcjonowania KSPO (niższy koszt utrzymania, obsługi i rozwoju systemu przez organ administracji państwowej niż podmiot prywatny w perspektywie długofalowej);
- 3) możliwości sprawnego i ciągłego doskonalenia zasobów w zakresie wiedzy i dokumentacji dotyczącej działania KSPO;
- 4) wzmocnienie kontroli ministra właściwego do spraw transportu nad organem bezpośrednio zarządzającym KSPO;
- 5) wyższy stopień standaryzacji rozwiązań teleinformatycznych;
- 6) lepsze wykorzystanie potencjału KSPO w celu wzmocnienia efektywności realizacji innych zadań administracji publicznej.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ze względu na istotę rozwiązań przewidzianych w projektowanej ustawie, która zakłada przejęcie przez państwo bezpośredniej obsługi KSPO, zwrócić należy uwagę na podobne rozwiązanie, które zastosowano na Węgrzech. W 2012 r. ogłoszono tam przetarg na rozwiązanie dla pojazdów ciężarowych oparte o faktycznie przejechane kilometry. W listopadzie otrzymano cztery oferty przetargowe, jednakże ostatecznie nie zawarto umowy. Bazując na informacjach pozyskanych w trakcie trwania procedury przetargowej, rząd węgierski postanowił przyjąć rolę „generalnego wykonawcy” i dokonać zakupu usług bezpośrednio od firm, w jak największym stopniu wykorzystując struktury i zasoby już posiadane w celu zminimalizowania kosztów związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem systemu zarówno dla państwa, jak i dla użytkowników. Za działanie systemu poboru opłat dla pojazdów lekkich i ciężkich HU-GO odpowiada spółka skarbu państwa National Toll Payment Services Plc. (NTPS). Spółka działa na podstawie umowy zawartej z Hungarian Transport Administration (węg. KKK) – instytucją odpowiedzialną za zarządzanie budżetem państwowym w zakresie rozdziałów dedykowanych sektorowi drogowemu, koordynację branży transportowej oraz wykorzystanie państwowych aktywów drogowych. Spółka w całości organizuje usługę poboru opłat włącznie z organizacją obsługi użytkownika oraz realizacją czynności kontrolnych.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	nie dotyczy	Przejęcie zadań z zakresu poboru opłat drogowych.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	1	nie dotyczy	Pozbawienie zadań z zakresu poboru opłat drogowych oraz konieczność ścisłej współpracy z GITD w procesie przejścia KSPO.
Minister właściwy do spraw transportu	1	nie dotyczy	Nadzór nad procesem przejścia i eksploatacji KSPO przez GITD.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Ze względu na fakt, że projektowana ustawa ma na celu wyłącznie modyfikację wewnętrznej struktury organizacyjnej w zakresie podmiotu odpowiedzialnego za pobór opłat drogowych w ramach administracji rządowej w sposób, który nie będzie miał wpływu na użytkowników KSPO, nie przewiduje się prowadzenia konsultacji publicznych projektu.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>		42,2	-467,5	-104,8	-110,4	-101,1	-69,2	-130,6	-61,3	-106,7	-115,8	-1 225,2	
budżet państwa		42,2	64,1	75,7	87,6	97,7	98,5	99,2	99,9	100,1	100,1	865,1	
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy		0	-531,6	-180,6	-198,0	-198,8	-167,7	-229,8	-161,2	-206,7	-215,9	-2 090,3	
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy													

Źródła finansowania	Koszty utrzymania i rozwoju KSPO będą finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego. Z budżetu państwa finansowane będą natomiast koszty płacowe pracowników GITD, w tym związane ze stanowiskiem drugiego zastępcy GITD, stanowiskami inspektorskimi, stanowiskami do obsługi KSPO oraz do realizacji zadań związanych z udzielaniem ulg, egzekucją i prowadzeniem postępowań administracyjnych. Również z budżetu państwa finansowane będą koszty elastycznego czasu pracy inspektorów oraz wybranych pracowników, w przypadku konieczności wykonywania przez nich pracy w systemie zmianowym.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedstawione w tabeli szacunki obejmują lata 2018–2027.</p> <p><b>Przedstawione w powyższej tabeli dane obejmują:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <u>w zakresie wydatków budżetu państwa</u> – skumulowany efekt obejmujący zarówno dodatkowe wydatki urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, jak i Inspekcji, przy czym należy wskazać, że w zakresie Inspekcji przedstawione wydatki obejmują zarówno konsekwencję przejęcia obsługi systemów opłat przez GITD (200 etatów) jak i <b>wprowadzenie elastycznej formy zatrudnienia oraz konieczność zwiększenia ilości pracowników kontrolujących szczelność systemu opłaty elektronicznej (pozostałe etaty). Oznacza to że, te pozostałe etaty byłyby konieczne do zapewnienia dla GITD nawet, gdyby Inspekcja nie przejęła rozwoju i obsługi systemu poboru opłat.</b></li> <li>2) <u>w zakresie wydatków Krajowego Funduszu Drogowego</u> – skumulowany efekt dla Funduszu obliczony jako różnicę pomiędzy przewidywanymi wydatkami Funduszu, jakie będą konieczne do poniesienia w związku z wdrożeniem rozwiązania zaproponowanego w proponowanej ustawie a przewidywanymi jako konieczne do poniesienia, gdyby kontynuowano pobór opłat w dotychczasowej formule, a zatem każdorazowego zlecenia przez GDDKiA wdrożenia i obsługi systemów opłat (elektronicznej oraz za przejazd autostradami płatnymi). Zaprezentowany łączny wynik ma wartość ujemną, z uwagi na fakt, że w wyniku wdrożenia proponowanego rozwiązania odnotowane będą oszczędności w wydatkach KFD, a zatem zaprezentowane wartości pokazują o ile przewiduje się że spadną wydatki Funduszu.</li> <li>3) <u>w zakresie pozycji wydatki ogółem</u> – skumulowany efekt całego sektora, co oznacza, że w kolumnach, w których wskazane są wartości dodatnie (rok 2018), konieczny będzie wzrost wydatków publicznych, natomiast w kolumnach, w których wskazane są wartości ujemne, przewidywane jest uzyskanie oszczędności wydatków w ujęciu globalnym.</li> </ol> <p>Proponowane rozwiązanie nie będzie miało wpływu na uzyskiwane dochody, zatem pozostawiono tę część tabeli niewypełnioną.</p> <p>Szczegółowe założenia odnoszące się do kalkulacji powyższych kwot wskazano w opisie poniżej:</p> <p>Obecnie podmiotem odpowiedzialnym za pobór opłat jest GDDKiA, która zleciła wykonywanie wszystkich czynności związanych z poborem opłat podmiotowi prywatnemu w drodze konkurencyjnego przetargu. W GDDKiA zatrudnione są obecnie 24 osoby, do zadań których należy eksploatacja systemów opłat, prace nad rozwojem systemu oraz księgowanie pobranych opłat. Wszystkie koszty etatów tych pracowników finansowane są z budżetu państwa. Natomiast pozostałe koszty z wyłączeniem kosztów wynagrodzeń związane bezpośrednio z wdrożeniem, eksploatacją oraz rozwojem systemu finansowane są z Krajowego Funduszu Drogowego. Zgodnie z obecnymi szacunkami ujętymi w wieloletniej projekcji przepływów finansowych Krajowego Funduszu Drogowego przewiduje się następujące wydatki na KSPO w poszczególnych latach:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 2018 r. – 419,6 mln zł,</li> <li>b) 2019 r. – 914,7 mln zł,</li> <li>c) 2020 r. – 633,7 mln zł,</li> <li>d) 2021 r. – 883,1 mln zł,</li> <li>e) 2022 r. – 799,9 mln zł,</li> <li>f) 2023 r. – 721,7 mln zł,</li> <li>g) 2024 r. – 757,9 mln zł,</li> <li>h) 2025 r. – 589,4 mln zł,</li> <li>i) 2026 r. – 605,9 mln zł,</li> <li>j) 2027 r. – 624,1 mln zł.</li> </ol> <p>Przedstawione powyżej wydatki są wydatkami zakładanymi do poniesienia, w przypadku gdyby kontynuowana była dotychczasowa formuła poboru opłat, czyli podpisanie przez GDDKiA umowy na ewentualne wdrożenia i obsługę systemów opłat (elektronicznej oraz za przejazd autostradami płatnymi).</p> <p>Przewiduje się, iż łączne koszty związane z przejęciem przez GITD utrzymania i rozwoju KSPO oraz wprowadzenia elastycznego czasu pracy inspektorów (zmiana obejmująca swoim zakresem nie tylko inspektorów zajmujących się kontrolą systemu opłat, ale także tych zatrudnionych w WITD) oraz konieczność zwiększenia ilości pracowników kontrolujących szczelność systemu opłaty elektronicznej (te dwie ostatnie kategorie nie są bezpośrednio powiązane z przejęciem systemu opłat przez GITD, natomiast w zakresie wprowadzenia elastycznego czasu pracy stanowią realizację postulatu zgłaszanego</p>

również przez służby ministra właściwego do spraw finansów publicznych), w ww. okresie wyniosą 5,3 mld zł. Koszty będą obejmowały następujące pozycje:

- a) koszty zatrudnienia pracowników, w tym inspektorów do kontroli opłat w terenie,
- b) koszty związane z utrzymaniem systemu KSPO,
- c) koszty odtworzenia infrastruktury technicznej i majątku w ramach systemu KSPO,
- d) koszty związane z rozwojem systemu KSPO.

#### **Założenia dotyczące zatrudnienia w GITD**

W pierwszym roku obowiązywania ustawy (2018 r.) zakłada się:

- a) zatrudnienie 230 pracowników do obsługi KSPO,
- b) zatrudnienie drugiego zastępcy GITD,
- c) przejęcie 24 pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad doświadczonych w obsłudze systemu KSPO.

Przewidywany stan dodatkowego zatrudnienia w GITD w ramach obsługi systemu KSPO na koniec roku 2018 wyniesie 255 pracowników.

Przejęcie pracowników GDDKiA nie będzie rodzić dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa, ponieważ przedmiotowe środki są zabezpieczone w budżecie GDDKiA, nastąpi ich przeniesienie do budżetu GITD.

W drugim roku obowiązywania ustawy (2019 r.) zakłada się zatrudnienie kolejnych 110 osób, w tym:

- a) 40 inspektorów,
- b) 70 pracowników do spraw obsługi i rozwoju KSPO oraz do realizacji zadań związanych z udzielaniem ulg, egzekucją i prowadzeniem postępowań administracyjnych.

W trzecim i czwartym roku obowiązywania ustawy przewiduje się zatrudnianie kolejnych 60 osób w każdym roku, z czego 40 osób na stanowiska inspektorskie, 20 pracowników do spraw obsługi KSPO oraz do realizacji zadań związanych z udzielaniem ulg, egzekucją i prowadzeniem postępowań administracyjnych.

W piątym roku obowiązywania ustawy przewiduje się zatrudnienie kolejnych 50 osób, z czego 30 osób na stanowiska inspektorskie, 20 pracowników do spraw obsługi KSPO oraz do realizacji zadań związanych z udzielaniem ulg, egzekucją i prowadzeniem postępowań administracyjnych.

Poniżej tabela prezentująca planowany stan dodatkowego zatrudnienia w etatach dla GITD, w tym stan dodatkowego zatrudnienia na stanowiskach inspektorskich oraz związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych związanych z nakładaniem kar za nieprzestrzeganie obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej oraz udzielaniem ulg i egzekucją, które są związane z przyrostem sieci drogowej objętej opłatami, na koniec poszczególnych lat budżetowych.

<b>Rok</b>	<b>Planowany stan dodatkowego zatrudnienia w GITD na koniec każdego roku budżetowego w etatach</b>
<i>1</i>	<i>2</i>
2018	255
2019	365
2020	425
2021	485
2022	535
2023	535
2024	535
2025	535
2026	535
2027	535

Poniżej tabela prezentująca szczegółowe rozbiecie planowanych wydatków budżetu państwa ogółem, w zakresie wynagrodzeń, pochodnych od wynagrodzeń oraz kosztów związanych z utworzeniem i utrzymaniem nowych stanowisk pracy w GITD zarówno tych związanych z obsługą KSPO, jak i dodatkowych stanowisk inspektorskich oraz związanych z prowadzonymi postępowaniami administracyjnymi i egzekucyjnymi, jak również wprowadzenia systemu pracy zmianowej w GITD:

Rok	Wynagrodzenie ogółem brutto	Dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR)	Pochodne od wynagrodzeń	RAZEM wynagrodzenia i pochodne (kol. 2 do 4)	Utworzenie i utrzymanie stanowisk pracy	RAZEM koszty osobowe (kol. 5+6) CZĘŚĆ 39
1	2	3	4	5	6	7
2018	27 839 600,00	0,00	5 468 200,00	33 307 800,00	6 800 000,00	40 107 800,00
2019	41 519 600,00	2 366 800,00	8 632 400,00	52 518 800,00	8 470 000,00	60 988 800,00
2020	48 890 900,00	3 529 700,00	10 321 400,00	62 742 000,00	9 809 000,00	72 551 000,00
2021	56 930 300,00	4 155 700,00	12 023 400,00	73 109 400,00	11 241 000,00	84 350 400,00
2022	63 767 100,00	4 839 700,00	13 500 400,00	82 107 200,00	12 330 000,00	94 437 200,00
2023	64 140 300,00	5 420 700,00	13 688 400,00	83 249 400,00	11 920 000,00	95 169 400,00
2024	64 716 500,00	5 452 700,00	13 807 400,00	83 976 600,00	11 920 000,00	95 896 600,00
2025	65 219 800,00	5 501 700,00	13 916 400,00	84 637 900,00	11 920 000,00	96 557 900,00
2026	65 278 900,00	5 543 700,00	13 936 400,00	84 759 000,00	11 920 000,00	96 679 000,00
2027	65 279 500,00	5 548 700,00	13 937 400,00	84 765 600,00	11 920 000,00	96 685 600,00
<b>RAZEM</b>	<b>563 582 500,00</b>	<b>42 359 400,00</b>	<b>119 231 800,00</b>	<b>725 173 700,00</b>	<b>108 250 000,00</b>	<b>833 423 700,00</b>

Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto na etat w poszczególnych latach zaplanowano na poziomie około 9 tys. zł. Powyższe obejmuje wynagrodzenie zasadnicze, dodatek stażowy, dodatek inspekcyjny, dodatek w porze nocnej oraz wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych dla etatów inspekcyjnych w GITD. Ponadto uwzględniono obowiązkowy odpis na fundusz nagród.

Wysokość wynagrodzenia jest podyktowana koniecznością pozyskania oraz utrzymania w zatrudnieniu wysokiej klasy ekspertów, w tym informatyków i programistów. Zaplanowane zasoby kadrowe GITD niezbędne do procesu przejścia, utrzymania i rozwoju KSPO zostały ustalone na poziomie minimalnym z uwzględnieniem realiów rynku pracy.

Jednocześnie podkreślenia wymaga, że GITD zmagają się z permanentnym niedoborem kadry dla celów realizacji zadań statutowych, w związku z powyższym zmniejszenie założeń dotyczących zatrudnienia poprzez wykorzystanie posiadanych zasobów kadrowych nie jest możliwe.

Założenia dotyczące liczby etatów zaprojektowano na podstawie Szczegółowego Planu Zdawczo-Odbiorczego otrzymanego przez GITD od GDDKiA, który stanowi element dokumentacji obecnego Wykonawcy. U obecnego wykonawcy systemu personel zajmujący się obsługą systemu centralnego, jako personel zarządzający i obsługujący: operacje finansowe i procesy rozliczeniowe, systemy centralne/back-end SPO, zatrudnionych jest łącznie 212 pracowników, w tym 47 informatyków i programistów.

Projektowana ustawa zakłada, że w szczególności znaczna część procesów związanych z utrzymaniem systemu centralnego będzie realizowana przez GITD, a nie podwykonawców, w związku z czym istnieje potrzeba pozyskania wysoko wykwalifikowanych, doświadczonych pracowników, o wiedzy eksperckiej, w szczególności z zakresu informatyki, w celu odtworzenia procesów obsługiwanych w ramach KSPO. Zatem założona wartość zatrudnienia na poziomie 200 osób do obsługi systemu KSPO jest wielkością minimalną.

**Dodatek za prace w porze nocnej** zaplanowano dla 388 etatów inspekcyjnych, tj. dla inspektorów obecnie zatrudnionych oraz inspektorów planowanych do zatrudnienia w latach 2019–2022 w GITD, w kwocie 5.439.900,00 zł. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy w miesiącu inspektorów zostanie przepracowana w porze nocnej oraz stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 2,38 zł. W roku 2018 przyjęto, iż praca nocna będzie dotyczyła wyłącznie drugiej połowy roku.

**Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych** zaplanowano dla 388 etatów inspektorskich, tj. dla inspektorów obecnie zatrudnionych oraz inspektorów planowanych do zatrudnienia w latach 2019–2022 w GITD, w kwocie 5.101.500,00 zł. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego inspektora średnio 42 godziny rocznie (z wyjątkiem roku 2018, dla którego przyjęto założenie pracy średnio 21 godzin) oraz podstawy wynagrodzenia 4.000,00 zł, od której naliczane jest wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych. Poniżej zaprezentowano koszty wprowadzenia zmianowego systemu czasu pracy w GITD oraz kosztów pracy w godzinach nadliczbowych. Koszty te zostały już uwzględnione w tabeli powyżej w kwocie 833,4 mln zł.

Rok	Łączna liczba etatów inspekcyjnych GITD	Łączna kwota dodatków za pracę w porze nocnej GITD	Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych	Ogółem wynagrodzenie z tytułu dodatków
1	2	3	4	5
2018	238	190 400,00	178 500,00	368 900,00

2019	278	444 700,00	417 000,00	861 700,00
2020	318	508 600,00	477 000,00	985 600,00
2021	358	572 600,00	537 000,00	1 109 600,00
2022	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
2023	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
2024	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
2025	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
2026	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
2027	388	620 600,00	582 000,00	1 202 600,00
<b>RAZEM</b>		<b>5 439 900,00</b>	<b>5 101 500,00</b>	<b>10 541 400,00</b>

**Podkreślenia jeszcze raz wymaga, że wśród 511 dodatkowych etatów (+24 przejęte z GDDKiA) zostały przewidziane dodatkowe etaty, niezwiązane bezpośrednio z procesem przejęcia KSPO przez GITD, ale z rozwojem systemu w perspektywie 10 lat, który zakłada wzrost liczby kilometrów odcinków płatnych o 100%. Wzrost ten byłby konieczny nawet gdyby GITD nie przejął systemu obsługi KSPO w imieniu strony publicznej.**

Koszty utworzenia i utrzymania nowych stanowisk pracy obejmują, w szczególności koszty wyposażenia nowego stanowiska pracy w sprzęt komputerowy, zakup mebli, najem dodatkowej powierzchni, obowiązkowe opłaty za media, a w przypadku stanowisk inspekcyjnych koszty umundurowania oraz specjalistyczne wyposażenia inspektora.

**Jednocześnie uwzględniając uwagę służb ministra właściwego do spraw finansów publicznych dokonano podziału dodatkowych kosztów pomiędzy GITD a WITD.** Przedstawione powyżej kwoty obejmują koszty niezbędne dla zapewnienia dla GITD natomiast poniżej w tabeli zaprezentowano niezbędne koszty, które muszą zostać udostępnione dla WITD w związku z wdrożeniem przepisów projektowanej ustawy, w tym koszty związane z pracą w systemie zmianowym.

**W związku z tym zaplanowano w budżecie państwa kwoty w części budżetowej 85 – Budżety Wojewodów, dla 502 etatów inspekcyjnych, tj. inspektorów zatrudnionych obecnie w 16 WITD, z tytułu:**

- dodatku za prace w porze nocnej zaplanowano dla 502 etatów inspekcyjnych, tj. dla inspektorów obecnie zatrudnionych w WITD, w kwocie 7.627.600 zł. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy w miesiącu inspektorów zostanie przepracowana w porze nocnej oraz stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 2,38 zł. W roku 2018 przyjęto, iż praca nocna będzie dotyczyła wyłącznie drugiej połowy roku.
- wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych zaplanowano dla 502 etatów inspektorskich, tj. dla inspektorów obecnie zatrudnionych w WITD, w kwocie 7.153.500,00 zł. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego inspektora średnio 42 godzin rocznie (z wyjątkiem roku 2018, dla którego przyjęto założenie pracy średnio 21 godzin) oraz podstawy wynagrodzenia 4.000,00 zł, od której naliczane jest wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

Oznacza to że, wydatki dla WITD stanowią odrębne zapotrzebowanie w ramach środków budżetu państwa w kwocie 18.808.900 zł, w tym:

- 7.627.600,00 zł z przeznaczeniem na dodatki za prace w porze nocnej,
- 7.153.500,00 zł z przeznaczeniem na wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych,
- 1.124.600,00 zł dodatkowe wynagrodzenie roczne od wzrostu wynagrodzeń w związku z dodatkami za pracę w porze nocnej oraz za pracę w godzinach nadliczbowych,
- 2.903.200 zł pochodne od wynagrodzeń z ww. tytułów.

Szczegółowe rozbitcie prezentuje poniższa tabela:

Rok	Łączna liczba etatów inspekcyjnych WITD	Łączna kwota dodatków za pracę w porze nocnej WITD	Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych	Ogółem wynagrodzenie z tytułu dodatków	Dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR) od wzrostu wynagrodzenia z tyt. dodatków	Pochodne od wzrostu wynagrodzeń z tyt. dodatków oraz DWR	RAZEM wynagrodzenia i pochodne (kol. 5 do 7) CZĘŚĆ 85
1	2	3	4	5	6	7	8
2018	502	401 500,00	376 500,00	778 000,00		152 800,00	930 800,00
2019	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	66 200,00	305 600,00	1 927 700,00
2020	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
2021	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
2022	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
2023	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00

<b>2024</b>	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
<b>2025</b>	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
<b>2026</b>	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
<b>2027</b>	502	802 900,00	753 000,00	1 555 900,00	132 300,00	305 600,00	1 993 800,00
<b>RAZEM</b>		<b>7 627 600,00</b>	<b>7 153 500,00</b>	<b>14 781 100,00</b>	<b>1 124 600,00</b>	<b>2 903 200,00</b>	<b>18 808 900,00</b>

#### **Koszty związane z utrzymaniem KSPO**

Koszty zostały wyszacowane na podstawie posiadanych danych dotyczących kosztów dotychczasowego utrzymania systemu KSPO. Zakłada się, że na skutek przejścia systemu przez państwo koszty związane z utrzymaniem KSPO zmniejszą się o ok. 20%.

#### **Koszty związane z odtworzeniem infrastruktury technicznej i majątku**

Założono, iż w horyzoncie czasowym objętym OSR wymagane będzie odtworzenie infrastruktury technicznej oraz majątku aktualnie wykorzystywanego w ramach KSPO. Założono, iż odtworzenie będzie możliwe po kosztach niższych od dotychczas poniesionych.

#### **Koszty związane z przejściem i eksploatacją KSPO**

Założono, iż systemem KSPO objętych zostanie w latach 2018–2027 dalszych co najmniej 3 600 km dróg krajowych, w tym nowo budowanych autostrad i dróg ekspresowych. Założono, iż rozwój będzie możliwy przy kosztach niższych o ok. 30% od dotychczas poniesionych na utworzenie i rozwój KSPO.

	<b>koszty eksploatacji</b>	<b>koszty inwestycyjne (odtworzenie majątku i rozwój systemu)</b>	<b>koszty ogółem</b>
<b>2018</b>	-	-	-
<b>2019</b>	286 000 000	97 076 000	383 076 000
<b>2020</b>	264 000 000	189 076 000	453 076 000
<b>2021</b>	264 240 000	420 836 000	685 076 000
<b>2022</b>	265 200 000	335 871 200	601 071 200
<b>2023</b>	265 440 000	288 549 200	553 989 200
<b>2024</b>	265 500 000	262 653 200	528 153 200
<b>2025</b>	265 500 000	162 653 200	428 153 200
<b>2026</b>	265 560 000	133 593 200	399 153 200
<b>2027</b>	265 680 000	142 473 200	408 153 200
<b>Razem</b>	<b>2 407 120 000</b>	<b>2 032 781 200</b>	<b>4 439 901 200</b>

W 2018 r. nie zakłada się zmiany wydatków w stosunku do obecnie przewidzianych w planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego z uwagi na fakt, że do dnia 2 listopada 2018 r. obowiązuje umowa z dotychczasowym wykonawcą systemu.

#### **Założenia dotyczące zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu**

Szacunki w przedmiotowym zakresie uwzględniają utworzenie w urzędzie obsługującym ministra dodatkowych 9 etatów, które będą się zajmowały tematyką poboru opłat drogowych, z czego 4 nowo zatrudnione osoby zajmowałyby się wspieraniem i nadzorem nad GITD w związku z realizacją nowych ustawowych zadań, 4 zajmowałyby się obsługą z zakresu KFD, w tym kontrolą rozliczeń dokonywanych przez GITD, a 1 przeznaczona zostałaby do obsługi prawnego-legislacyjnej. Podkreślić należy, że obecnie w MIB jest jeden etat zajmujący się tematyką opłat, przy czym zakres odpowiedzialności wykracza poza obsługę i rozwój systemu poboru opłat i obejmuje również uczestnictwo w pracach legislacyjnych na poziomie UE oraz zagadnienia związane z EETS.

Koszty zatrudnienia wskazanych 9 pracowników zostały oszacowane na poziomie średniej kosztów przypadającej na etat zgodnie ze sprawozdaniem Rb-70 za IV kwartał 2016 r., co jest zgodne ze sposobem kalkulacji kosztów wymaganych do wnioskowania o środki z rezerwy celowej. Koszty te obejmują wynagrodzenie zasadnicze wraz z pochodnymi oraz dodatkową pensją, dodatek stażowy, odpis na fundusz nagród oraz zakładowy fundusz świadczeń socjalnych, oraz koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy.

	<p>Przewidywane koszty wynagrodzeń w urzędzie obsługującym ministra przedstawiają się następująco:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) w roku 2018 – 1 144 977 zł,</li> <li>2) w roku 2019 – 1 179 327 zł,</li> <li>3) w roku 2020 – 1 214 707 zł,</li> <li>4) w roku 2021 – 1 251 148 zł,</li> <li>5) w roku 2022 – 1 288 682 zł,</li> <li>6) w roku 2023 – 1 327 343 zł,</li> <li>7) w roku 2024 – 1 367 163 zł,</li> <li>8) w roku 2025 – 1 408 178 zł,</li> <li>9) w roku 2026 – 1 450 423 zł,</li> <li>10) w roku 2027 – 1 493 936 zł.</li> </ol> <p>Dodatkowe wyjaśnienia: Rozwiązanie przyjęte w ustawie zakłada z jednej strony rezygnację z każdorazowego zlecenia przez stronę publiczną usługi w zakresie obsługi KSPO podmiotowi komercyjnemu, a z drugiej strony zakłada zwiększenie obciążeń dla strony publicznej z tytułu konieczności samodzielnej obsługi systemu. Proponowane rozwiązanie jest w perspektywie globalnej korzystne dla sektora finansów publicznych, ponieważ eliminuje ryzyka, jakie wiążą się z każdorazowym prowadzeniem postępowania przetargowego, w tym ryzyka niezapewnienia ciągłości poboru opłat czy też każdorazowego ponoszenia wysokich wydatków inwestycyjnych na budowę systemu, w sytuacji gdy każdorazowy wykonawca będzie chciał pracować na systemie stworzonym przez siebie. Zatem w perspektywie wieloletniej daje to wymierną korzyść dla Skarbu Państwa. Ponadto zlecając kompleksową obsługę w zakresie wdrożenia i obsługi systemu podmiotowi zewnętrznemu, strona publiczna pozbawia się szczegółowej wiedzy oraz kontroli nad zakresem niezwykle cennych i istotnych informacji, które (uwzględniając powszechnie obowiązujące przepisy prawa) mogą być niezbędne dla wykonywania innych zadań publicznych. Projektowane rozwiązania zapewniając stronie publicznej kontrolę nad informacjami funkcjonującymi w systemie, wpisują się w rozpoczęte działania związane z uszczelnianiem systemów podatkowych, w tym podatku VAT. Pierwsze pozytywne efekty przedmiotowych działań można zaobserwować już w praktyce. Dzięki wdrożonym rozwiązaniom będzie można zapewnić dalsze uszczelnianie wpływów dla Skarbu Państwa. W związku z tym przejście systemu przez stronę publiczną w perspektywie długoletniej nie należy odczytywać jako zwiększenie obciążeń, a budowanie kompetencji merytorycznych do pełnienia funkcji publicznych, w tym zapewnienia kontroli wypełniania obowiązków publicznych.</p>
--	---

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw	Rezygnacja ze zlecenia usługi w zakresie obsługi KSPO podmiotom spoza administracji publicznej.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do	Brak wpływu – projektowana ustawa nie ma wpływu na użytkowników KSPO, w szczególności nie przewiduje zmiany stawek opłat drogowych ani wprowadzenia dodatkowych odcinków dróg płatnych, ponad stan obowiązujący – strategia rozszerzania systemu nie uległa zmianie od chwili opracowania pierwotnej koncepcji w 2006 r.							

obliczeń założeń	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>	
X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<b>Komentarz:</b> Brak wpływu na użytkowników dróg – projektowana ustawa nie ma wpływu na użytkowników KSPO, w szczególności nie przewiduje zmiany stawek opłat drogowych ani wprowadzenia dodatkowych odcinków dróg płatnych, ponad stan obowiązujący.	
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Nie przewiduje się istotniejszego wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy. Przyjęto bowiem założenie, że liczba osób zajmujących się poborem opłat drogowych pozostanie w praktyce bez zmian. W związku z projektowaną ustawą nastąpi natomiast zwiększenie liczby ww. osób zatrudnionych w sektorze publicznym, a zmniejszenie w sektorze prywatnym.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> X informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	1. Mienie państwowe Projektowana ustawa będzie miała wpływ na mienie państwowe, ponieważ zakłada przejęcie mienia GDDKiA służącego do wykonywania zadania poboru opłat drogowych przez GITD. 2. Informatyzacja Projektowana ustawa zakładająca przejęcie przez państwo bezpośredniej obsługi KSPO, który jest niezwykle skomplikowanym systemem teleinformatycznym, znacząco zwiększy wiedzę administracji publicznej w zakresie informatyzacji, która będzie mogła zostać wykorzystana również w celu wdrażania innych systemów teleinformatycznych. Projektowana ustawa pozwoli także na elektroniczną i zautomatyzowaną wymianę danych pomiędzy KSPO a uprawnionymi służbami państwa.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
W wyniku wdrożenia przepisów ustawy zarządzanie i obsługę KSPO przejmie z dniem 3 listopada 2018 r. GITD jako podmiot pobierający opłaty. Od dnia wejścia w życie ustawy do 3 listopada 2018 r. GITD będzie podejmował wszelkie niezbędne działania mające na celu zapewnienie ciągłości systemu poboru opłat, w tym wypracowanie nowej struktury organizacyjnej, zatrudnienie nowych pracowników dedykowanych do poboru opłat, pozyskanie szczegółowych informacji o wszystkich procesach zachodzących w systemie, wypracowania ewentualnych zmian optymalizujących, wypracowanie i przetestowanie mechanizmów funkcjonowania jednostki w związku z przejściem zarządzania systemem, podjęcie współpracy z innymi organami publicznymi bądź podmiotami wskazanymi w nowelizowanej ustawie, mając na celu usprawnienie i zoptymalizowanie funkcjonowania systemu. Dzięki wdrożeniu rozwiązań przewidzianych w ustawie państwo przejmie pełną kontrolę nad danymi w systemie, zapewniając ich większe bezpieczeństwo.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Ewaluacja efektów ww. ustawy zostanie przeprowadzona po dwóch latach kalendarzowych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy czyli po 2020 roku. Miernikami przyjętymi do oceny efektywności wdrożonych założeń będzie osiągnięty procentowy poziom oszczędności wydatków przeznaczonych na funkcjonowanie i rozwój systemu w stosunku do tego planowanego i ujętego w wieloletniej projekcji przepływów finansowych Krajowego Funduszu Drogowego opracowanej w grudniu 2016 roku.	

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

-



Warszawa, 21 listopada 2017 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPU.E.920.1695.2017/9/mp

dot.: RM-10-164-17 z 21.11.2017 r.

Pani  
Jolanta Rusiniak  
Sekretarz Rady Ministrów

### Opinia

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowna Pani Minister,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

Niezależnie od powyższej opinii pragnę zauważyć, że w proponowanym art. 55a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym nie wskazano, jakie dane osobowe będzie mogła przetwarzać Inspekcja Transportu Drogowego.

Ogólne rozporządzenie o ochronie danych (rozporządzenie nr 2016/679) ustanawia zasadę minimalizacji danych wymagając, aby dane osobowe były ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane (art. 5 ust. 1 lit. c ww. rozporządzenia). Obecnie w ramach prowadzonych przez Ministerstwo Cyfryzacji prac nad wykonaniem rozporządzenia analizowane jest, w jaki sposób zapewnić realizację tej zasady w przepisach krajowych, m.in. czy konieczne jest wprowadzanie, w odpowiednich ustawach, katalogów danych, które mogą przetwarzać poszczególne Instytucje.

Po rozstrzygnięciu tych wątpliwości konieczna będzie ponowna analiza art. 55a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym i ewentualne wprowadzenie do przepisów ustawy katalogu danych lub określenie rodzaju danych, które może przetwarzać Inspekcja Transportu Drogowego.

*Z poważaniem*

Do wiadomości:  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury i Budownictwa

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
*Joanna Wronecka*  
Podsekretarz Stanu  
Joanna Wronecka