



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-30-21

Druk nr 1073
Warszawa, 9 kwietnia 2021 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz
o Krajowym Funduszu Drogowym oraz
niektórych innych ustaw.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa określa:

- 1) zasady finansowania budowy autostrad płatnych, zwanych dalej „autostradami”, oraz zawierania umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad;
- 2) zasady pobierania opłat za przejazd autostradami oraz obowiązki związane z tymi opłatami i odpowiedzialność za naruszenie tych obowiązków;
- 3) organy właściwe w sprawach, o których mowa w pkt 1 i 2.”;

2) w art. 37a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty. W przypadku gdy opłaty za przejazd autostradą są pobierane w inny sposób niż określony w ust. 8 lub 9, autostrada wymaga dostosowania do ich poboru.”,

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

„1b. Szef KAS może pobierać opłatę za przejazd autostradą na odcinku autostrady, na którym opłatę za przejazd autostradą pobiera spółka, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, zwana dalej „wnioskodawcą”. Przejęcie przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku, na którym opłatę za

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej oraz ustawę z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

przejazd autostradą pobiera wnioskodawca, zwanym dalej „odcinkiem eksploatowanym przez spółkę”, następuje na wniosek wnioskodawcy i wymaga zmiany umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3. Przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi stosuje się.

1c. Wniosek, o którym mowa w ust. 1b, wnioskodawca uzgadnia z Szefem KAS.

1d. We wniosku, o którym mowa w ust. 1b, wnioskodawca określa:

- 1) sposób udostępniania gruntów wraz z wzniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami na cele związane z realizacją poboru opłaty przez Szefa KAS za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę;
- 2) sposób i termin informowania Szefa KAS o zmianie wysokości stawek za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę.

1e. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1b, wnioskodawca załącza umowę, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3.

1f. Przed podpisaniem zmiany umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, wnioskodawca może wycofać wniosek, o którym mowa w ust. 1b.

1g. Szef KAS może wystąpić do wnioskodawcy o:

- 1) wskazanie innego niż określony we wniosku, o którym mowa w ust. 1b:
 - a) sposobu udostępnienia gruntów wraz z wzniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami na cele związane z realizacją poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS,
 - b) sposobu i terminu informowania Szefa KAS o zmianie wysokości stawek za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę;
- 2) dodatkowe informacje lub wyjaśnienia w zakresie niezbędnym do uzgodnienia wniosku, o którym mowa w ust. 1b;
- 3) określenie stawek opłaty za przejazd autostradą, z uwzględnieniem kategorii pojazdu, o której mowa w ust. 6.

1h. Uzgodniony wniosek, o którym mowa w ust. 1b, Szef KAS przekazuje wnioskodawcy, który przedkłada ten wniosek odpowiednio do ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

1i. Szef KAS odmawia uzgodnienia wniosku, o którym mowa w ust. 1b, jeżeli pobór opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę nie leży w interesie publicznym.

1j. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1h, albo odmowa uzgodnienia, o której mowa w ust. 1i, następuje w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1b. Do terminu, o którym mowa w zdaniu pierwszym, nie wlicza się okresów przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1g.

1k. W przypadku, o którym mowa w ust. 1i, Szef KAS:

- 1) zwraca wnioskodawcy wniosek, o którym mowa w ust. 1b, wraz z pisemnym uzasadnieniem odmowy uzgodnienia wniosku;
- 2) informuje o odmowie uzgodnienia wniosku, o którym mowa w ust. 1b, odpowiednio ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz przekazuje uzasadnienie, o którym mowa w pkt 1.

1l. Do uzgodnienia, o którym mowa w ust. 1h, albo odmowy uzgodnienia, o której mowa w ust. 1i, przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.²⁾) nie stosuje się.

1m. Szef KAS, uzgadniając wniosek, o którym mowa w ust. 1b, ustala prognozowany koszt poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę.

1n. Przy ustalaniu kosztu, o którym mowa w ust. 1m, uwzględnia się w szczególności:

- 1) wydatki ponoszone na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087, 2338 oraz z 2021 r. poz. 54 i), zwanego dalej „Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS”;
- 2) wydatki związane z realizacją przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 695, 1298 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 54 i 187.

- 3) koszty prowadzenia kontroli, o której mowa w art. 37gd ust. 1, oraz analizy, o której mowa w art. 37ge ust. 4.

1o. W przypadku wydatków, które nie służą bezpośrednio poborowi opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, pobieranej przez Szefa KAS, uwzględnia się te wydatki:

- 1) proporcjonalne do długości odcinka eksploatowanego przez tę spółkę w całości sieci dróg objętych opłatą za przejazd autostradą lub opłatą, o której mowa w art. 13ha ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zwaną dalej „opłatą elektroniczną”;
- 2) biorąc pod uwagę okres amortyzacji w przypadku wydatków jednorazowych.

1p. Informację o koszcie, o którym mowa w ust. 1m, Szef KAS przekazuje podmiotom, o których mowa w ust. 1h.

1r. Informacja o koszcie, o którym mowa w ust. 1m, nie podlega udostępnieniu w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. 2020 r. poz. 2176) do podpisania zmiany umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3.

1s. Minister właściwy do spraw transportu albo Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przed podpisaniem zmiany umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, jest obowiązany:

- 1) uzyskać opinię prawną Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od wartości przedmiotu tej umowy;
- 2) uzgodnić z Szefem KAS postanowienia tej umowy wpływające na pobór opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, w tym termin jego rozpoczęcia oraz sposób pomiaru ilości dokonanych przejazdów i przekazywania danych o tych przejazdach;
- 3) uzgodnić z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych postanowienia tej umowy w zakresie dotyczącym zobowiązań finansowych wypłacanych ze środków Funduszu, w tym zasady kształtowania i rozliczenia wypłaty, o której mowa w ust. 1u, oraz świadczeń, o których mowa w ust. 1w, przy czym uzgodnienie to nie może być uzależnione od warunków niezwiązanych z przedmiotem tej umowy.

1t. Zmiana umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, w zakresie przejścia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, wymaga zgodnej woli stron.

1u. Jeżeli z umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, wynika, że opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę pobrane przez wnioskodawcę stanowią jej przychód, w zmianie tej umowy dotyczącej przejścia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, strony określają sposób wypłaty wnioskodawcy środków z Funduszu, przy czym wypłata ta nie może przekroczyć kwoty opłaty za przejazd autostradą należnej od liczby faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą.

1w. W zmianie umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, strony mogą określić inne niż określone w ust. 1u świadczenia wynikające z przejścia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę oraz sposób przejścia przez Szefa KAS urządzeń służących do poboru tej opłaty.

1x. Jeżeli umowa, o której mowa w art. 37d ust. 1, określa sposób ustalenia stawek opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, Szef KAS pobiera opłatę w wysokości ustalonej zgodnie z tą umową.

1y. Jeżeli z umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, wynika, że opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę pobrane przez wnioskodawcę stanowią jej przychód, a koszt, o którym mowa w ust. 1m, będzie niższy niż dotychczasowy koszt poboru opłaty za przejazd autostradą ponoszony przez wnioskodawcę, zmiana umowy może przewidywać obniżenie stawek opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę.”,

- c) w ust. 4a użyte dwukrotnie wyrazy „o których mowa w ust. 1a” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1a pkt 2 i 3”,
- d) uchyla się ust. 4b,
- e) dodaje się ust. 7–35 w brzmieniu:

„7. Do wniesienia opłaty za przejazd autostradą, pobieranej przez Szefa KAS, jest zobowiązany:

- 1) właściciel pojazdu albo

- 2) posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 i 463), albo
- 3) użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– zwany dalej „wnoszącym opłatę”.

8. Opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, może być wniesiona w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej na podstawie danych geolokalizacyjnych przekazanych z urządzeń lub systemów, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

9. Przejazd autostradą, na której jest pobierana opłata, o której mowa w ust. 7, może być wykonywany na podstawie biletu na jeden przejazd autostradą lub jej odcinkiem, zwanego dalej „biletem autostradowym”, wydanego przed rozpoczęciem tego przejazdu. Opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, jest pobierana w momencie wydania biletu autostradowego.

10. Bilet autostradowy jest wydawany każdemu, kto wniesie opłatę za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, oraz poda dane, o których mowa w ust. 12 pkt 1–7.

11. Bilet autostradowy jest ważny do zakończenia danego przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, jednak nie dłużej niż przez 48 godzin od daty i godziny początku okresu ważności wskazanej na tym bilecie.

12. Bilet autostradowy zawiera:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) kraj rejestracji pojazdu, jeżeli jest inny niż Rzeczpospolita Polska;
- 3) kategorię pojazdu, o której mowa w ust. 6 – w przypadku różnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą ze względu na tę kategorię;
- 4) wskazanie autostrady lub jej odcinka, za przejazd którymi została pobrana opłata;
- 5) liczbę osi pojazdu – w przypadku różnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na liczbę osi;
- 6) poziom emisji zanieczyszczeń – w przypadku różnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na ten poziom;
- 7) datę i godzinę początku okresu ważności tego biletu;
- 8) datę i godzinę końca okresu ważności tego biletu;

- 9) liczbę kilometrów oraz kwotę opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem;
- 10) unikalny numer.

13. Bilety autostradowe wydaje:

- 1) Szef KAS lub
- 2) przedsiębiorca działający w imieniu i na rzecz Szefa KAS, z którym Szef KAS zawarł umowę na ich wydawanie.

14. W przypadku, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, bilety autostradowe są wydawane przy użyciu systemu teleinformatycznego zintegrowanego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

15. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, może wydawać bilety autostradowe za pomocą aplikacji mobilnej wykorzystującej funkcję pozycjonowania satelitarnego. Przedsiębiorca przetwarza dane geolokalizacyjne w celu wydania biletu autostradowego w sposób, o którym mowa w zdaniu pierwszym, na podstawie zgody osoby, której dane dotyczą. W przypadku, o którym mowa w zdaniu pierwszym, dane przekazane do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS nie zawierają informacji, o których mowa w ust. 12 pkt 4 i 9.

16. Bilet autostradowy wydany w sposób, o którym mowa w ust. 15, zawiera dodatkowo informację o dacie i godzinie oraz miejscu rozpoczęcia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem. Data i godzina rozpoczęcia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem jest początkiem okresu ważności biletu autostradowego.

17. Po zakończeniu przejazdu, jednak nie później niż przed upływem 48 godzin od daty i godziny początku okresu ważności wskazanych na bilecie autostradowym wydanym w sposób, o którym mowa w ust. 15, przedsiębiorca uzupełnia ten bilet o dane, o których mowa w ust. 12 pkt 4 i 9, oraz przekazuje opłatę za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

18. W przypadku gdy dane, o których mowa w ust. 12 pkt 4 i 9, nie zostały uzupełnione w terminie, o którym mowa w ust. 17, przedsiębiorca wnosi, na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych, kwotę w wysokości odpowiadającej opłacie za przejazd autostradą należnej za przejazd całym odcinkiem autostrady płatnej od miejsca rozpoczęcia przejazdu, o którym mowa w ust. 16, do najbardziej odległego końca odcinka płatnego.

19. Za wydanie biletu autostradowego przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, może pobierać prowizję. Prowizja, o której mowa w zdaniu pierwszym, nie może przekroczyć 3% kwoty opłaty wskazanej na bilecie autostradowym. W przypadku zwrotu biletu autostradowego prowizja, o której mowa w zdaniu pierwszym, nie jest należna.

20. Szef KAS zawiera umowę, o której mowa w ust. 13 pkt 2, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) przeszedł z wynikiem pozytywnym testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS;
- 2) złożył zabezpieczenie w wysokości odpowiadającej wartości biletów autostradowych planowanych do wydania w okresie rozliczeniowym.

21. Umowa, o której mowa w ust. 13 pkt 2, określa w szczególności:

- 1) czas jej trwania;
- 2) częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z jej realizacji;
- 3) okres rozliczeniowy;
- 4) formę i wysokość kwoty zabezpieczenia;
- 5) sposób dystrybucji biletów autostradowych;
- 6) tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji;
- 7) sposób przekazywania danych, o którym mowa w ust. 23 pkt 2;
- 8) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

22. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 13 pkt 2, składa Szefowi KAS sprawozdania z realizacji umowy.

23. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 13 pkt 2:

- 1) wydaje bilety autostradowe w danym okresie rozliczeniowym o łącznej wartości nieprzekraczającej wysokości kwoty złożonego zabezpieczenia;
- 2) przekazuje w czasie rzeczywistym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, dane o wydanych lub zwróconych biletach autostradowych, w tym dane, o których mowa w ust. 12, do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

24. Opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, jest zwracana przez podmiot, który wydał bilet autostradowy, jeżeli bilet ten zostanie mu zwrócony do daty i godziny początku okresu jego ważności.

25. Kwota zwrotu opłaty za przejazd autostradą pomniejsza przychód Funduszu.

26. W przypadku odmowy zwrotu opłaty za przejazd autostradą każdy, kto wniósł tę opłatę, może wnieść sprzeciw. Sprzeciw wnosi się do Szefa KAS w terminie 14 dni od dnia odmowy dokonania zwrotu opłaty za przejazd autostradą.

27. Sprzeciw zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę wnoszącego sprzeciw oraz jego adres;
- 2) numer PESEL albo numer identyfikacji podatkowej (NIP) wnoszącego sprzeciw, o ile został nadany;
- 3) unikalny numer biletu autostradowego;
- 4) uzasadnienie wniesienia sprzeciwu.

28. Kierujący pojazdem:

- 1) nie rozpoczyna przejazdu autostradą lub jej odcinkiem w przypadku braku:
 - a) ważnego biletu autostradowego lub
 - b) prawidłowo funkcjonującego urządzenia lub systemu, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zapewniających przekazywanie danych geolokalizacyjnych do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS;
- 2) podczas przejazdu autostradą lub jej odcinkiem nie może mieć w pojeździe zakrytych lub ozdobionych tablic rejestracyjnych, lub nie może mieć z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają czytelność tych tablic, oraz nie może umieszczać na pojeździe tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone.

29. Przepisu ust. 28 pkt 1 nie stosuje się do kierujących pojazdami, o których mowa w art. 37g.

30. Dane, o których mowa w ust. 12, są gromadzone w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS i przechowywane w tym systemie nie krócej niż 12 miesięcy i nie dłużej niż 24 miesiące, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpił przejazd autostradą lub jej odcinkiem, chyba że przed upływem tego terminu zostanie wystawione wezwanie, o którym mowa w art. 37ge ust. 7, wszczęte postępowanie administracyjne, egzekucyjne lub sądowniczo-administracyjne, w którym dane te są niezbędne; w takim przypadku dane są przechowywane do czasu zakończenia danego postępowania.

31. Do gromadzenia danych oraz wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w sposób, o którym mowa w ust. 8, przepisy:

- 1) art. 13hc, art. 13i ust. 1, 1a, 3a, 3b, 3d, 4a, 4aa i 4b, art. 13ia ust. 1–10 oraz 15–19, art. 13ib, art. 13ic oraz art. 40d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- 2) wydane na podstawie art. 13ia ust. 20 i art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

– stosuje się odpowiednio.

32. Rada Ministrów może określić, w drodze rozporządzenia, autostrady lub ich odcinki, na których jest pobierana opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, w tym autostrady lub ich odcinki, na których opłata jest pobierana zgodnie ze zmianą umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, mając na uwadze efektywne wykorzystanie dróg publicznych i przygotowanie Szefa KAS do poboru tej opłaty.

33. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 19, mając na uwadze, że nie może ona przekroczyć 3% kwoty opłaty wskazanej na bilecie autostradowym, oraz przewidywane koszty ponoszone przez przedsiębiorców przy sprzedaży biletów.

34. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i termin zwrotu opłaty za przejazd autostradą, sposób wnoszenia sprzeciwu, o którym mowa w ust. 26, oraz sposób i termin jego rozpatrywania przez Szefa KAS, mając na uwadze sprawne rozliczenie opłat oraz efektywną obsługę systemu poboru opłaty za przejazd autostradą.

35. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może wyznaczyć, w drodze rozporządzenia, inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do:

- 1) wykonywania zadań Szefa KAS, o których mowa w ust. 1a pkt 1, ust. 1b, ust. 13 pkt 1, ust. 20 lub 24, lub
- 2) przyjmowania sprawozdań, o których mowa w ust. 22, lub
- 3) którego składa się sprzeciw, o którym mowa w ust. 26

– określając szczegółowy zakres tych zadań i czynności, mając na względzie zapewnienie sprawnego i skutecznego ich wykonywania.”;

- 3) art. 37c otrzymuje brzmienie:

„Art. 37c. 1. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez:

- 1) Szefa KAS, w tym na odcinku eksploatowanym przez spółkę, stanowią przychód Funduszu;
- 2) 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.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 8 i 9, opłata za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, wpływa na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

3. W przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 13 pkt 2, przedsiębiorca przekazuje opłatę za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

4. Szef KAS przekazuje wpłaconą opłatę, o której mowa w ust. 2 i 3, na rachunek Funduszu.”;

- 4) w art. 37gc ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad użycza Szefowi KAS grunty na cele związane z realizacją zadań, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i art. 37gd ust. 1 i 2, wraz z wniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami.”;

- 5) po art. 37gc dodaje się art. 37gd–37gh w brzmieniu:

„Art. 37gd. 1. Do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, w tym kontroli urządzeń lub systemów, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, są uprawnieni funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, mogą przeprowadzać funkcjonariusze Policji.

3. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w celu wykonywania kontroli, o której mowa odpowiednio w ust. 1 lub 2, są uprawnieni do przetwarzania, za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego, danych zgromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

4. Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli, o której mowa odpowiednio w ust. 1 lub 2, oraz nałożenia kary grzywny w drodze mandatu karnego, o której mowa w art. 37gi,

dokumentuje się przez zamieszczenie adnotacji w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Art. 37ge. 1. Za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, w tym za kontynuację przejazdu autostradą lub jej odcinkiem po upływie daty i godziny końca okresu ważności wskazanych na bilecie autostradowym, od wnoszącego opłatę pobiera się opłatę dodatkową w wysokości 500 zł.

2. Za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, należnej za przejazd pojazdu, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, od wnoszącego opłatę pobiera się opłatę dodatkową w wysokości 1500 zł – jeżeli na autostradzie lub jej odcinku nie pobiera się opłaty elektronicznej. Przepisu nie stosuje się do zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy, w przypadku którego pobiera się opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1.

3. Od wnoszącego opłatę pobiera się jedną opłatę dodatkową, niezależnie od liczby dokonanych przejazdów autostradą lub jej odcinkiem, tym samym pojazdem, w trakcie jednej doby rozumianej jako okres od godziny 0⁰⁰ do godziny 24⁰⁰ w danym dniu.

4. Szef KAS prowadzi analizę ryzyka w celu ujawniania przypadków niewniesienia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7.

5. Opłaty dodatkowej nie pobiera się, jeżeli w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, zostanie wniesiona opłata za ten przejazd, w sposób określony w art. 37a ust. 9. Przepis art. 37a ust. 12 stosuje się, przy czym w bilecie autostradowym wskazuje się datę i godzinę przejazdu oraz autostradę lub jej odcinek, za który nie została wniesiona opłata za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7.

6. Opłaty dodatkowej nie pobiera się od wnoszącego opłatę, jeżeli na kierującego pojazdem została nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi, w drodze mandatu karnego.

7. Wnoszącemu opłatę Szef KAS wystawia wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej, które zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę wnoszącego opłatę, jego adres;
- 2) numer PESEL albo numer identyfikacji podatkowej (NIP) wnoszącego opłatę, o ile został nadany;

- 3) numer rejestracyjny pojazdu;
- 4) miejsce ujawnienia naruszenia obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7, wraz ze wskazaniem jego daty i godziny;
- 5) wysokość opłaty;
- 6) pouczenie:
 - a) o możliwości wniesienia niższej opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 9,
 - b) o prawie do wniesienia sprzeciwu,
 - c) że w przypadku nieuiszczenia wskazanej w wezwaniu opłaty w terminie, o którym mowa w ust. 8, będzie ono stanowiło podstawę do wydania tytułu wykonawczego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, 1492 i 2320 oraz 2021 r. poz. 11 i 41).

8. Opłatę dodatkową wnosi się w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania, o którym mowa w ust. 7.

9. W przypadku wniesienia opłaty dodatkowej w terminie 7 dni od dnia doręczenia wezwania, o którym mowa w ust. 7, wnoszący opłatę wnosi opłatę o 100 zł niższą niż wskazana w wezwaniu.

10. W przypadku nieterminowego wniesienia opłaty dodatkowej pobiera się odsetki za zwłokę w wysokości odsetek od zaległości podatkowych.

11. Odsetek, o których mowa w ust. 10, nie pobiera się, jeżeli ich wysokość nie przekraczałyby dwunastokrotności wartości opłaty pobieranej przez operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe za traktowanie przesyłki listowej jako przesyłki poleconej.

12. Opłata dodatkowa wraz z odsetkami, o których mowa w ust. 10, podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

13. Obowiązek wniesienia opłaty dodatkowej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłata dodatkowa powinna zostać wniesiona.

14. Opłata dodatkowa stanowi przychód Funduszu. Przepis art. 37c ust. 2 stosuje się odpowiednio.

15. Do doręczania wezwania, o którym mowa w ust. 7, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 37gf. 1. Wnoszący opłatę może wnieść sprzeciw do Szefa KAS, w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania, o którym mowa w art. 37ge ust. 7. Wniesienie sprzeciwu nie zwalnia z obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej.

2. Sprzeciw zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę wnoszącego opłatę oraz jego adres;
- 2) numer PESEL albo numer identyfikacji podatkowej (NIP) wnoszącego opłatę, o ile został nadany;
- 3) uzasadnienie wniesienia sprzeciwu;
- 4) numer rachunku bankowego albo rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, na który ma zostać dokonany zwrot wpłaconej opłaty dodatkowej, w przypadku uwzględnienia sprzeciwu.

3. O uwzględnieniu sprzeciwu zawiadamia się wnoszącego opłatę. Wniesiona opłata dodatkowa podlega zwrotowi. Kwota zwrotu opłaty dodatkowej pomniejsza przychód Funduszu.

4. Odmowa uwzględnienia sprzeciwu następuje w drodze decyzji administracyjnej.

5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do sprzeciwu stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, termin, sposób i tryb dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej oraz sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS, mając na uwadze sprawne rozliczanie tych opłat oraz efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów Funduszu.

7. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może wyznaczyć, w drodze rozporządzenia, inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do:

- 1) wykonywania zadań Szefa KAS, o których mowa w art. 37ge ust. 4, 7, 10–12, lub
- 2) którego składa się sprzeciw, o którym mowa w ust. 1, lub
- 3) rozpatrywania sprzeciwu oraz zawiadamiania wnoszącego opłatę o uwzględnieniu sprzeciwu, o którym mowa w ust. 3

– określając szczegółowy zakres tych zadań i czynności, mając na względzie zapewnienie sprawnego i skutecznego ich wykonywania.

Art. 37gg. 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa odpowiednio w art. 37gd ust. 1 lub 2, że wnoszący opłatę:

- 1) nie uiścił opłaty za poprzednie przejazdy autostradą lub jej odcinkiem, oraz

2) ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty, bądź możliwość jej egzekucji nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa

– osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej opłacie, o której mowa odpowiednio w art. 37ge ust. 1 albo 2, za każdy z tych przejazdów. Przepis art. 37ge ust. 3 stosuje się odpowiednio.

2. Kaucji nie pobiera się od wnoszącego opłatę, jeżeli na kierującego pojazdem została nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi, w drodze mandatu karnego.

3. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania;
- 2) bezgotówkowej:
 - a) za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi podmiot wnoszący kaucję, lub
 - b) przelewem na wyodrębniony rachunek bankowy organu Krajowej Administracji Skarbowej, przy czym koszty przelewu ponosi podmiot wnoszący kaucję.

4. Kaucja jest przechowywana na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. b.

5. Szef KAS przekazuje kaucję na rachunek:

- 1) bankowy, o którym mowa w art. 37c ust. 2 – w terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania, o którym mowa w art. 37ge ust. 7;
- 2) o którym mowa w art. 37gf ust. 2 pkt 4 – w terminie 14 dni od dnia uwzględnienia danego sprzeciwu, o którym mowa w art. 37gf ust. 1 albo wniesienia opłaty za przejazd w przypadku, o którym mowa w art. 37ge ust. 5.

6. W przypadku gdy opłata dodatkowa została wniesiona w wysokości, o której mowa w art. 37ge ust. 9, powstała różnica podlega zwrotowi, w terminie 14 dni od dnia wniesienia tej opłaty.

7. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w ust. 1, nie uiszczono kaucji, osoba przeprowadzająca kontrolę kieruje lub usuwa pojazd, na koszt wnoszącego opłatę, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po wniesieniu kaucji.

9. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

10. Jeżeli opłata dodatkowa, o której mowa w art. 37ge ust. 1 albo 2, nie zostanie wniesiona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie uwzględnienia sprzeciwu, o której mowa w art. 37gf ust. 4, stała się ostateczna, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór pokwitowania pobranej kaucji, mając na względzie jednolitość dokumentów stosowanych przy jej pobieraniu.

12. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne tego urzędu.

Art. 37gh. Jeżeli wnoszący opłatę działa przez pełnomocnika, do pełnomocnictw przepisy działu IV rozdziału 3a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325, 1423, 2122, 2123 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 72 i ...) stosuje się odpowiednio.”;

6) po rozdziale 5a dodaje się rozdział 5aa w brzmieniu:

„Rozdział 5aa

Kary grzywny

Art. 37gi. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 37gd ust. 1 lub ust. 2, naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 37a ust. 28 pkt 1

– kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

Art. 37gj. 1. Kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którymi Szef KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą:

- 1) którego tablice rejestracyjne są zakryte lub ozdobione, lub
- 2) który ma z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic, lub
- 3) którego tablice rejestracyjne są umieszczone na pojeździe w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone

– podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, na kierującego pojazdem samochodowym nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone w art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281) w związku z art. 60 ust. 1 pkt 2, 3 i 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 37gk. 1. Prawo do nakładania kary grzywny, o której mowa w art. 37gi i art. 37gj ust. 1, w drodze mandatu karnego przysługuje funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariuszom Policji oraz inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.

2. Orzekanie w sprawie nałożenia kary grzywny, o której mowa w art. 37gi i art. 37gj ust. 1, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457).”;

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

a) po pkt 5b dodaje się pkt 5ba w brzmieniu:

„5ba) środków pochodzących z opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1 i 2;”;

b) po pkt 11e dodaje się pkt 11f w brzmieniu:

„11f) wpływów z grzywien, o których mowa w art. 37gi i art. 37gj ust. 1;”;

8) w art. 39f w ust. 1:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłaty, 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. 7, realizowanych przez:

a) Szefa KAS lub

b) organy Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczone na podstawie art. 37a ust. 35 lub art. 37gf ust. 7 lub art. 13hb ust. 1bc ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, lub

c) jednostkę, o której mowa w art. 13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

b) w pkt 6 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7–9 w brzmieniu:

„7) prowizję dla przedsiębiorców prowadzących sprzedaż biletów autostradowych, o której mowa w art. 37a ust. 19;

- 8) wypłatę świadczenia lub środków, o których mowa odpowiednio w art. 37a ust. 1u lub 1w;
 - 9) prowizję dla dostawców kart flotowych, o której mowa w art. 13iba ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;
- 9) w art. 39k:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek odpowiednio ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dokonuje na rzecz spółki, o której mowa odpowiednio w art. 37a ust. 1a pkt 2 albo 3, wypłaty świadczenia lub środków, o których mowa odpowiednio w art. 37a ust. 1u lub 1w.”,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek:

 - 1) Szefa KAS lub
 - 2) organu Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczonego na podstawie art. 37a ust. 35 lub art. 37gf ust. 7 lub art. 13hb ust. 1bc ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, lub
 - 3) jednostki, o której mowa w art. 13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

– dokonuje wypłat ze środków Funduszu na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5, pkt 6 lit. b, pkt 7 i 9.”;
- 10) w art. 39l:
- a) w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „art. 39f ust. 1 pkt 5 i pkt 6 lit. b” zastępuje się wyrazami „art. 39f ust. 1 pkt 5, pkt 6 lit. b, pkt 7 i 9”,
 - b) w ust. 2:
 - w pkt 2 wyrazy „art. 39f ust. 1 pkt 5 i pkt 6 lit. b” zastępuje się wyrazami „art. 39f ust. 1 pkt 5, pkt 6 lit. b, pkt 7 i 9”,
 - w pkt 3 w lit. b wyrazy „art. 39f ust. 1 pkt 5 i pkt 6 lit. b” zastępuje się wyrazami „art. 39f ust. 1 pkt 5, pkt 6 lit. b, pkt 7 i 9”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087 i 2338 oraz z 2021 r. poz. 54) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13ha:
 - a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4c w brzmieniu:

„4a. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, ustalona w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, ulega podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

4b. W przypadku gdy stawka opłaty elektronicznej podwyższona w sposób, o którym mowa w ust. 4a, przekroczyłaby 2 zł albo stawkę obliczoną zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5, stawka opłaty elektronicznej ulega podwyższeniu do wysokości niższej z tych kwot.

4c. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 4a, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału każdego roku.”,

b) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki opłaty elektronicznej obliczone zgodnie z ust. 4a, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.”;

2) w art. 13hb:

a) po ust. 1bb dodaje się ust. 1bc w brzmieniu:

„1bc. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może wyznaczyć, w drodze rozporządzenia, inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do wykonywania zadań Szefa KAS, o których mowa w ust. 1ba, określając szczegółowy zakres zadań, mając na względzie zapewnienie sprawnego i skutecznego wykonywania tych zadań.”,

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

„1ja. Zadania związane z projektowaniem, budową, rozwojem, wdrożeniem, utrzymaniem lub wsparciem urządzeń i elementów Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być wykonywane przez jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych lub przez niego nadzorowaną.”;

3) w art. 13i:

a) ust. 4ab otrzymuje brzmienie:

„4ab. Kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu, w przypadku gdy:

- 1) właściciel pojazdu albo
- 2) posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo
- 3) użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– zwany dalej „właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”, nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie danych geolokalizacyjnych.”,

- b) po ust. 4ab dodaje się ust. 4aba w brzmieniu:

„4aba. Kierujący pojazdem samochodowym podczas przejazdu po drogach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, za który uiszcza się opłatę elektroniczną, nie może mieć w pojeździe zakrytych lub ozdobionych tablic rejestracyjnych, lub nie może mieć z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają czytelność tych tablic, oraz nie może umieszczać na pojeździe tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone.”;

- 4) w art. 13ia:

- a) w ust. 2 w pkt 2 wyrazy „art. 13ia ust. 3d” zastępuje się wyrazami „art. 13i ust. 3d”,

- b) w ust. 5 w pkt 3:

- w lit. c skreśla się wyrazy „(normy EURO)”,
- uchyla się lit. d i e,
- lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) rodzaje paliwa – w przypadku różnicowania, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1,”,

- uchyla się lit. g–i,

- c) w ust. 11 wyrazy „o których mowa w ust. 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 5 pkt 3 lit. b, c i f”,

- d) w ust. 17:

- w pkt 1 wyrazy „12 miesięcy” zastępuje się wyrazami „nie dłużej niż 36 miesięcy”,
 - w pkt 2 wyrazy „6 miesięcy” zastępuje się wyrazami „9 miesięcy”;
- 5) w art. 13ib w ust. 1 uchyla się pkt 2;
- 6) po art. 13ib dodaje się art. 13iba–13ibc w brzmieniu:

„Art. 13iba. 1. Przedsiębiorca, zwany dalej „dostawcą kart flotowych”, w imieniu właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, może:

- 1) uiścić opłatę elektroniczną lub wnieść opłatę 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, w przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 lub ust. 1b tej ustawy, zwaną dalej „opłatą za przejazd autostradą”;
- 2) dokonać rejestracji lub aktualizacji danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1;
- 3) uzupełnić lub aktualizować rejestr, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, w zakresie , o którym mowa w art. 13ib ust. 1 lub 2.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, uiszczający opłatę elektroniczną lub wnoszący opłatę za przejazd autostradą, pobieraną przez Szefa KAS, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5, nie wnosi zabezpieczenia, o którym mowa w art. 13ia ust. 5 pkt 4. Dostawca kart flotowych odpowiada za nieuiszczenie opłaty elektronicznej lub niewniesienie opłaty za przejazd autostradą przez właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem.

3. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłaty elektronicznej przez dostawcę kart flotowych pobiera się odsetki w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, dostawca kart flotowych jest zobowiązany do niezwłocznego dostarczenia na żądanie Szefa KAS, dowodów potwierdzających zawarcie umowy z właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu w tym zakresie.

5. Wykonywanie usług, o których mowa w ust. 1, wymaga zawarcia umowy z Szefem KAS.

6. Szef KAS zawiera umowę z dostawcą kart flotowych, o ile ten dostawca:

1) przeszedł z wynikiem pozytywnym testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS;

2) wniesie zabezpieczenie.

7. Umowa, o której mowa w ust. 6, określa w szczególności:

1) czas jej trwania;

2) częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z realizacji usług, o których mowa w ust. 1;

3) sposób wykonywania usług, o których mowa w ust. 1;

4) okres rozliczeniowy;

5) tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym tryb i sposób rozliczania prowizji;

6) formę i wysokość kwoty zabezpieczenia;

7) warunki zmiany oraz rozwiązania tej umowy.

8. Za wykonywanie usług, o których mowa w ust. 1, dostawca kart flotowych pobiera prowizję. Prowizja nie może przekroczyć 1,5% wartości wniesionych opłat.

9. Dostawca kart flotowych przekazuje w czasie rzeczywistym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego zintegrowanego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, Szefowi KAS informację o zakończeniu świadczenia usług, o których mowa w ust. 1, na rzecz właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, przed rozpoczęciem przejazdu właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu uzupełnia w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, dane wskazane w art. 13ia ust. 5 pkt 4.

11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 8, mając na względzie, że nie może ona przekroczyć 1,5% wartości wniesionych opłat, oraz przewidywane koszty ponoszone przez dostawców kart flotowych.

Art. 13ibb. 1. Dostawca kart flotowych jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłaty elektronicznej oraz opłat za przejazd autostradą.

2. Zabezpieczenie ustanawia się tak, aby umożliwiała Szefowi KAS bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane w jednej lub w kilku następujących formach:

1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez Szefa KAS;

2) gwarancji bankowej;

- 3) gwarancji ubezpieczeniowej;
- 4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:
 - a) co najmniej BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 2c ust. 3 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2021 r. poz. 442) albo
 - b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie.

4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w wysokości określonej w umowie, o której mowa w art. 13iba ust. 5.

Art. 13ibc. Jeżeli właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu działa przez pełnomocnika, do pełnomocnictw przepisy działu IV rozdziału 3a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325, 1423, 2122, 2123 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 72 i ...) stosuje się odpowiednio.”;

7) w art. 13k:

- a) w ust. 2b w pkt 1 skreśla się wyrazy „oraz art. 13ib ust. 1 pkt 2”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a–2d, wymierza się właścicielowi albo posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu, albo korzystającemu z drogi w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19.”;

8) art. 13n otrzymuje brzmienie:

„Art. 13n. 1. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2d, jeżeli od dnia popełnienia naruszenia upłynęło 9 miesięcy.

2. Wszczęcie postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2d, w okresie określonym w ust. 1, wstrzymuje bieg przedawnienia naruszenia, w sprawie którego wszczęto postępowanie.”;

9) w art. 13na w ust. 1 po wyrazach „ust. 4aa” dodaje się wyrazy „, 4ab, art. 13ib ust. 4”;

10) po art. 13na dodaje się art. 13naa w brzmieniu:

„Art. 13naa. 1. W przypadku stwierdzenia, w trakcie kontroli na drodze, za przejazd którą uiszcza się opłatę elektroniczną, że pojazd podlegający opłacie elektronicznej ma:

- 1) tablice rejestracyjne zakryte lub ozdobione lub
- 2) z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic, lub
- 3) tablice rejestracyjne umieszczone na pojeździe w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone

– kierujący tym pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.

2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący zespołem pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy – podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

3. Do nakładania i pobierania kary grzywny, o której mowa w ust. 1 i 2, w drodze mandatu karnego, przepisy art. 13na ust. 2 i 3 stosuje się.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2, na kierującego pojazdem nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone w art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281) w związku z art. 60 ust. 1 pkt 2, 3 i 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

- 11) po art.13o dodaje się art. 13p w brzmieniu:

„Art. 13p. 1. Szef KAS może wystąpić z wnioskiem odpowiednio do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo spółki, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 albo 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o zmianę organizacji ruchu drogowego w celu zapewnienia prawidłowego poboru opłaty za przejazd autostradą lub opłaty elektronicznej.

2. Odpowiednio Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo spółka, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 albo 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z Szefem KAS zmianę organizacji ruchu drogowego, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowość poboru opłaty za przejazd autostradą lub opłaty elektronicznej oraz właściwe poinformowanie o zmianach przejeżdżających autostradą lub jej odcinkiem lub korzystających z dróg publicznych.”;

- 12) w art. 40a:

- a) w ust. 1ca po wyrazach „art. 13na ust. 1” dodaje się wyrazy „ i art. 13naa ust. 1 i 2”,
- b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób, termin oraz warunki wnoszenia opłaty elektronicznej i jej rozliczania,
- 2) tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu opłaty elektronicznej w przypadku gdy opłata ta została wniesiona w kwocie niższej niż należna oraz nienależnie pobranej opłaty elektronicznej,
- 3) tryb, sposób i termin przekazywania opłat elektronicznych oraz kar grzywny, o których mowa w art. 13na ust. 1 i art. 13naa ust. 1 i 2, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego,
- 4) przypadki, w których ustanawiane jest zabezpieczenie należności z tytułu opłat elektronicznych, formę i sposób jego ustalania oraz tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu tego zabezpieczenia

– mając na uwadze sprawny pobór opłat elektronicznych, efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, oraz technologię wykorzystaną w systemie elektronicznego poboru opłat elektronicznych.”;

- 13) w art. 40d w ust. 1 wyrazy „w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3” zastępuje się wyrazami „w art. 13 ust. 1 pkt 3 uiszczanych w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem, o której w mowa przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5, opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3”.

Art. 3. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, 1492 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 11 i 41) w art. 3a:

- 1) w § 1:
 - a) we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „opłat paliwowych” dodaje się wyrazy „ oraz opłat dodatkowych”,
 - b) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) z wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej;”;
- 2) w § 2 w pkt 1 po wyrazach „opłacie paliwowej” dodaje się wyrazy „ , w wezwaniu do wniesienia opłaty dodatkowej”.

Art. 4. W ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2020 r. poz. 360, 956, 1610, 2112 i 2320) w art. 1:

- 1) w ust. 3 po wyrazach „zadania wynikające” dodaje się wyrazy „z innych ustaw,”;
- 2) uchyla się ust. 4.

Art. 5. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325, 1423, 2122, 2123 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 72) w art. 138d po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§1a. Pełnomocnictwo ogólne dotyczy również działania we wszystkich sprawach związanych z opłatą za przejazd autostradą w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. ...) lub opłatą elektroniczną w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087 i 2338 oraz z 2021 r. poz. 54 i ...).

Art. 6. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457) w art. 96 po § 1ab dodaje się § 1ac w brzmieniu:

„§ 1ac. W postępowaniu mandatowym, w sprawach o czyn określony w art. 13naa ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471, 1087 i 2338 oraz z 2021 r. poz. 54 i) można nałożyć grzywnę w wysokości 1500 zł.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 1a w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem pobieranej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz.).”;
- 2) w art. 50 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”;
- 3) w art. 51:
 - a) w ust. 5 wyrazy „pkt 1 i 4” zastępuje się wyrazami „pkt 1, 4 i 5”;
 - b) w ust. 6 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

- „a) określonych w art. 50 pkt 2, 3, 4 i 5,”;
- 4) w art. 56:
- a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w zakresie określonym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;”,
- b) w ust. 3 w zdaniu pierwszym po wyrazach „Grzywny, o których mowa w ust. 1” skreśla się wyrazy „pkt 1, 2 i 4–7”;
- 5) w art. 68 w ust. 1:
- a) w pkt 1:
- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„w art. 50 pkt 1 lit. a–j i pkt 5 oraz w art. 87 podlegają.”,
 - w lit. a dodaje się tiret czwarte w brzmieniu:
„– ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”,
- b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w art. 50 pkt 1 lit. j i pkt 5 podlegają właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów, korzystający z dróg publicznych w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, każdy kto wniesie opłatę za przejazd autostradą, o którym mowa w art. 37a ust. 10 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, oraz kierujący tymi pojazdami, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”.

Art. 8. W ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, 568, 695, 1517 i 2320) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w pkt 14 wyrazy „art. 20ca” zastępuje się wyrazami „art. 20cb”;
- 2) uchyla się art. 20ca;
- 3) po art. 20ca dodaje się art. 20cb w brzmieniu

„Art. 20cb. 1. Minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę online służącą do potwierdzania profilu zaufanego przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2.

2. W celu potwierdzenia tożsamości osoby wnioskującej o potwierdzenie profilu zaufanego przeprowadza się wideoidentyfikację wnioskodawcy polegającą na:

- 1) porównaniu wizerunku wnioskodawcy udostępnianego przez niego w czasie rzeczywistym za pośrednictwem transmisji audiowizualnej z wizerunkiem tego wnioskodawcy pobranym z Rejestru Dowodów Osobistych, o którym mowa w ustawie z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych, oraz
- 2) weryfikacji danych zawartych w warstwie graficznej dowodu osobistego albo paszportu wnioskodawcy okazanego przez niego w czasie rzeczywistym za pośrednictwem transmisji audiowizualnej, oraz
- 3) w uzasadnionych przypadkach – weryfikacji wiedzy wnioskodawcy przy wykorzystaniu danych dotyczących wnioskodawcy zgromadzonych w rejestrach publicznych lub w systemach teleinformatycznych.

3. Potwierdzanie profilu zaufanego przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2, realizuje minister właściwy do spraw informatyzacji.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji może upoważnić do potwierdzania profilu zaufanego przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2, jednostkę podległą lub nadzorowaną.

5. Z transmisji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, sporządza się nagranie audiowizualne. Nagranie sporządza i przechowuje przez 6 lat podmiot, który potwierdza profil zaufany przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2.

6. Minister właściwy do spraw informatyzacji może zawiesić lub zaprzestać świadczenia usługi, o której mowa w ust. 1, w przypadku zaistnienia okoliczności, które mogłyby wpływać na bezpieczeństwo metody potwierdzania tożsamości stosowanej w ramach tej usługi i informuje o tym na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 422 i 464) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „art. 62 ust. 5 pkt 1 lit. a–c, e i f” zastępuje się wyrazami „art. 62 ust. 5 pkt 1 lit. a–c, e–g”;
- 2) w art. 54 w ust. 2:

- a) pkt 7a otrzymuje brzmienie:

„7a) prawidłowość uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w tym używanego w pojeździe urzędzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a tej ustawy;”;
 - b) po pkt 7a dodaje się pkt 7b w brzmieniu:

„7b) prawidłowość wnoszenia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;”;
- 3) w art. 62:
- a) w ust. 5 w pkt 1 dodaje się lit. g w brzmieniu:

„g) uiszczania opłat, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 16d i 16e;”;
 - b) w ust. 6 wyrazy „e i f” zastępuje się wyrazami „e–g i pkt 1a”;
- 4) w art. 69 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Przy wykonywaniu czynności w ramach kontroli celno-skarbowej na drogach publicznych lub drogach wewnętrznych stosuje odpowiednio się przepisy działu V rozdziału 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

Art. 10. W ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1087) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 9 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W okresie od dnia ogłoszenia informacji, o której mowa w ust. 4, do dnia wskazanego w obwieszczeniu, o którym mowa w ust. 2, Szef Krajowej Administracji Skarbowej może uniemożliwić korzystanie z urzędzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w przypadku, gdy za ten sam przejazd po drogach publicznych, dokonany tym samym pojazdem została uiszczona opłata elektroniczna, zarówno w systemie, o którym mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, jak i w systemie, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy zmienianej w art. 1.”;
- 2) w art. 12 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, składa się w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy zmienianej w art. 1.”.

Art. 11. 1. Od dnia uruchomienia systemu, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy zmienianej w art. 2, zwanego dalej „Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS”, wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10, do dnia 30 listopada 2021 r. Szef Krajowej Administracji Skarbowej umożliwia pojazdom przejazd wyznaczonym pasem ruchu autostrady lub jej odcinka, na której Szef Krajowej Administracji Skarbowej pobiera opłatę za przejazd, w przypadku gdy:

- 1) opłata za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, zwana dalej „opłatą za przejazd autostradą”, jest wnoszona w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS albo
- 2) pojazd podlega opłacie, o której mowa w art. 13ha ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, zwanej dalej „opłatą elektroniczną”, albo
- 3) pojazd jest zwolniony z opłaty elektronicznej albo opłaty za przejazd autostradą, albo
- 4) pojazd nie podlega opłacie za przejazd autostradą albo opłacie elektronicznej.

2. Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10, do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10, Szef Krajowej Administracji Skarbowej umożliwia pojazdom przejazd pasem ruchu, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy opłata za przejazd autostradą jest wnoszona za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 2, oraz gdy wnoszący opłatę, o którym mowa w art. 37a ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, podał dane pozwalające na jego identyfikację oraz identyfikację pojazdu.

3. Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10, do dnia 30 listopada 2021 r. kierujący pojazdem podlegającym opłacie za przejazd autostradą nie wjeżdża na autostradę płatną lub jej odcinek pasem ruchu, o którym mowa w ust. 1, o ile nie posiada prawidłowo funkcjonującego urządzenia lub systemu, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy zmienianej w art. 2, zapewniających przekazywanie danych geolokalizacyjnych do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

4. Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa

w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10, do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10, zakazu określonego ust. 3 nie stosuje się, jeżeli opłata za przejazd autostradą jest wnoszona zgodnie z ust. 2, a kierujący pojazdem posiada urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 2.

Art. 12. 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 37gd ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 11 ust. 3

– kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 37gg, art. 37gk i art. 39b ust. 1 pkt 11f ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 13. Umowa, o której mowa w art. 37gc ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, zawarta przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowuje ważność i może być zmieniana.

Art. 14. Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. poz. 1387), stosuje się odpowiednio przepisy art. 37a ust. 1b–1x ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 15. Na autostradach lub ich odcinkach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na których opłata za przejazd autostradą była pobierana przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, opłaty za przejazd autostradą są wnoszone w sposób przewidziany w art. 37a ust. 7–30 ustawy zmienianej w art. 1. Przepisy art. 37gd–37gh, art. 37gi–37gk ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 13p ustawy zmienianej w art. 2, stosuje się.

Art. 16. 1. Opłata za przejazd autostradą może być wnoszona w sposób przewidziany w art. 37a ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10.

2. Opłata za przejazd autostradą motocyklem może być wnoszona, w sposób przewidziany w art. 37a ust. 8 ustawy zmienianej w art. 1, od dnia 1 grudnia 2021 r.

Art. 17. Opłatę dodatkową, o której mowa w art. 37ge ust. 1 albo 2 ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS

wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 10.

Art. 18. 1. Umowy dotyczące korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków objętych opłatą za przejazd autostradą pozostają ważne przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10.

2. Umowy dotyczące korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków objętych opłatą elektroniczną pozostają ważne przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10.

3. Opłata za przejazd autostradą może być wnoszona przy wykorzystaniu systemu, o którym mowa w art. 13i ust.1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 2, z wykorzystaniem urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 tej ustawy, do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10.

4. W terminie 12 miesięcy od dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 10, użytkownik wnoszący opłatę za przejazd autostradą w systemie, o którym mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 2, może złożyć wniosek o zwrot środków znajdujących się na koncie użytkownika albo zaksięgowanie tych środków na poczet opłaty za przejazd autostradą lub opłaty elektronicznej, uiszczanej w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4, składa się w formie elektronicznej za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

6. Korzystający z urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 2, do wniosku, o którym mowa w ust. 4, załącza dokument potwierdzający zakup urządzenia lub potwierdzenie dokonania wpłaty na konto użytkownika, jeżeli wnosząc opłatę za przejazd autostradą, nie podał danych pozwalających na jego identyfikację.

7. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 4, środki nie podlegają zwrotowi i stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 19. Usługa, o której mowa w art. 13iba ustawy zmienianej w art. 2, może być wykonywana za pośrednictwem przedsiębiorcy, z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych zawarł umowę o świadczenie usługi pośredniej obsługi klienta Systemu

Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w trybie określonym w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2019, z późn. zm.³⁾), nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2022 r. Przepisy art. 131ba ust. 1–3 oraz ust. 8 i 9 ustawy zmienianej w art. 2, stosuje się odpowiednio.

Art. 20. 1. Tymczasowy profil zaufany potwierdzony w sposób, o którym mowa w art. 20ca ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu dotychczasowym, staje się profilem zaufanym, o okresie ważności określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 20d ustawy zmienianej w art. 8.

2. Ważność profilu zaufanego potwierzonego w sposób, o którym mowa w art. 20ca ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu dotychczasowym, przedłuża się na okres ważności określony w przepisach wydanych na podstawie art. 20d ustawy zmienianej w art. 8, licząc od daty potwierdzenia profilu zaufanego.

3. Do spraw o potwierdzenie tymczasowego profilu zaufanego w sposób, o którym mowa w art. 20ca ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 21. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane w tym okresie na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 22. 1. W latach 2021–2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa, wynosi dla:

- 1) ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na realizację zadania poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, na autostradach lub ich odcinkach, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na których opłata za przejazd autostradą była pobierana przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, 113,6 mln zł, z tego w:

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 288, 1492, 1517, 2275 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 464.

- a) 2021 r. – 10 399 377 zł,
 - b) 2022 r. – 11 450 460 zł,
 - c) 2023 r. – 11 467 838 zł,
 - d) 2024 r. – 11 467 838 zł,
 - e) 2025 r. – 11 467 838 zł,
 - f) 2026 r. – 11 467 838 zł,
 - g) 2027 r. – 11 467 838 zł,
 - h) 2028 r. – 11 467 838 zł,
 - i) 2029 r. – 11 467 838 zł,
 - j) 2030 r. – 11 467 838 zł;
- 2) Głównego Inspektora Transportu Drogowego, na zakup i utrzymanie wyposażenia w związku z prowadzeniem kontroli, o której mowa w art. 37gd ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, 6,6 mln zł, z tego w:
- a) 2021 r. – 963 186,80 zł,
 - b) 2022 r. – 3 200 000,00 zł,
 - c) 2023 r. – 0 zł,
 - d) 2024 r. – 0 zł,
 - e) 2025 r. – 0 zł,
 - f) 2026 r. – 963 186,80 zł,
 - g) 2027 r. – 0 zł,
 - h) 2028 r. – 0 zł,
 - i) 2029 r. – 0 zł,
 - j) 2030 r. – 1 500 000,00 zł;
- 3) Komendanta Głównego Policji na integrację systemów teleinformatycznych Policji z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS 16,5 mln zł, z tego w:
- a) 2021 r. – 0 zł,
 - b) 2022 r. – 16 500 000,00 zł,
 - c) 2023 r. – 0 zł,
 - d) 2024 r. – 0 zł,
 - e) 2025 r. – 0 zł,
 - f) 2026 r. – 0 zł,
 - g) 2027 r. – 0 zł,
 - h) 2028 r. – 0 zł,

- i) 2029 r. – 0 zł,
- j) 2030 r. – 0 zł.

2. Wykorzystanie limitu wydatków monitoruje oraz wdraża mechanizmy korygujące, o których mowa w ust. 3, w zakresie ust. 1:

- 1) pkt 1 – minister właściwy do spraw finansów publicznych;
- 2) pkt 2 – minister właściwy do spraw transportu;
- 3) pkt 3 – Komendant Główny Policji.

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 danego roku budżetowego o kwotę stanowiącą różnicę między wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu albo Komendanta Głównego Policji, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 23. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 2 lit. e w zakresie art. 37a ust. 33 i art. 2 pkt 6 w zakresie art. 13 i art. 11, które wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 2 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 1 października 2021 r.;
- 3) art. 1 pkt 2 lit. a, d i e w zakresie art. 37a ust. 9–27, ust. 28 pkt 1 lit. a, ust. 30, 34 i 35, które wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2021 r.

UZASADNIENIE

Celem projektowanych przepisów jest wprowadzenie nowoczesnego i efektywnego poboru opłaty za przejazd autostradą w sposób nieograniczający przepustowości ruchu przez likwidację szlabanów, zapewniając tym samym niezakłócony, płynny przejazd bez konieczności zatrzymania na Miejscu Poboru Opłat (MPO). Dzięki rozwojowi technologii możliwa jest zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą, która odpowie na potrzeby obywateli, korzystania z infrastruktury drogowej bez oczekiwania w kolejkach wynikających wyłącznie ze stosowania barier w pasie drogi w postaci szlabanów. Przepisy wprowadzają również możliwość zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych, na wniosek koncesjonariusza, czyli w sposób nienaruszający zobowiązań Skarbu Państwa. Wdrożenie nowego systemu poboru opłaty za przejazd autostradą spowoduje rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, powodując oszczędność nakładów m.in. na modernizację systemu manualnego poboru opłat, a także zmniejszenie nakładów na utrzymanie autostrad płatnych przez minimalizację kosztów utrzymania miejsc poboru opłat (MPO) i wyeliminowanie kosztów rozbudowy, utrzymania i modernizacji Manualnego Systemu Poboru Opłat (MSPO). Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie wymaga kosztownego dostosowania infrastruktury drogowej, co również przyczyni się do oszczędności środków publicznych wydatkowanych na jej budowę. Projektowane przepisy stanowią podstawę wykorzystania do poboru opłaty za przejazd autostradą wdrażanego przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (Szefa KAS) Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (SPOE KAS). Wykorzystanie jednego systemu teleinformatycznego do poboru opłat drogowych, spójnego z systemem e-usług Ministerstwa Finansów, ułatwi obywatelom wykonywanie obowiązków związanych z uiszczaniem opłat za przejazd autostradą i opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd po drogach publicznych. Wykorzystanie SPOE KAS jest racjonalne, biorąc pod uwagę nakłady poniesione na jego budowę.

Intencją projektu nie jest zmiana sieci dróg objętych opłatami drogowymi, tj. opłatą elektroniczną i opłatą za przejazd autostradą, a wyłącznie zmiana sposobu poboru opłaty na autostradach, które w chwili obecnej objęte są poborem z wykorzystaniem bramek i szlabanów. W zawiązku z tym do projektu wprowadzono nową delegację ustawową do

określenia, w drodze rozporządzenia, przez Radę Ministrów odcinków, na których Szef KAS pobiera opłatę za przejazd.

Ogólne informacje o płatnych odcinkach autostrad w Polsce

Obecnie Szef KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą na dwóch odcinkach autostrad płatnych wyposażonych w MPO:

- A2 Konin – Stryków (99 km),
- A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica (162,4 km)

– co stanowi łącznie 261,4 km autostrad zarządzanych przez GDDKiA, objętych poborem opłaty za przejazd autostradą, realizowanym przez Szefa KAS.

Opłata za przejazd autostradą jest również pobierana na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268), zwanej dalej „ustawą o autostradach płatnych”, na odcinkach autostrad zarządzanych przez koncesjonariuszy:

- Autostrada A1, odcinek Rusocin – Nowe Marzy oraz Nowe Marzy – Czerniewice,
- Autostrada A2, odcinek Konin – Nowy Tomyśl,
- Autostrada A2, odcinek Nowy Tomyśl – Świecko,
- Autostrada A4, odcinek Kraków – Katowice.

Odcinki autostrad zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad – odcinek autostrady A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica

Odcinek autostrady A2 Konin – Stryków został objęty poborem opłat od dnia 1 lipca 2011 r., natomiast odcinek autostrady A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica od dnia 1 czerwca 2012 r.

Opłata za przejazd autostradą jest pobierana na podstawie ustawy o autostradach płatnych i dotyczy tzw. pojazdów lekkich, czyli samochodów osobowych o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i motocykli.

Obecny system poboru opłat zakłada, że opłata za przejazd autostradą dla pojazdów lekkich (w tym zespołów pojazdów) może być uiszczona w MSPO gotówką, kartą płatniczą, kartą flotową lub w sposób elektroniczny z wykorzystaniem dedykowanego

dla pojazdów lekkich urządzenia pokładowego viaAUTO lub dedykowanego dla pojazdów ciężkich urządzenia pokładowego viaBOX (w trybie „pojazd lekki bez przyczepy”).

Nowy system poboru opłaty za przejazd autostradą realizowany przez Szefa KAS, jako podmiotu pobierającego opłatę za przejazd autostradą, przewiduje zastosowanie w poborze tej opłaty technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych. Wykorzystanie w SPOE KAS technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych spowoduje także, że opłata za przejazd autostradą będzie naliczana za przejazd każdego kilometra autostrady płatnej, długość trasy będzie określona na podstawie danych geolokalizacyjnych, po przejechaniu sekcji płatnych, czyli za odcinek od wjazdu do wyjazdu pojazdu z autostrady.

Przepisy projektowanej ustawy dostosowane są do planowanej zmiany systemu oraz technologii wykorzystywanej do poboru opłaty za przejazd. Wdrożenie nowej technologii w realizacji poboru opłat za przejazd powoduje odejście od stosowanego obecnie manualnego poboru opłaty za przejazd z uwagi na wykorzystywanie przestarzałych już obecnie urządzeń, technologii i elementów manualnego systemu poboru opłat oraz rosnące koszty utrzymania manualnego systemu. Obecna, prawie 10-letnia infrastruktura oraz sprzęt przy zachowaniu dotychczasowego systemu poboru opłat wymagałyby w najbliższym czasie znacznych nakładów finansowych związanych z remontami oraz modernizacją. Odejście od dotychczasowego manualnego systemu poboru opłat na rzecz poboru opłaty za przejazd w systemie elektronicznym z wykorzystaniem technologii pozycjonowania satelitarnego pozwoli także elastycznie obejmować opłatą za przejazd nowe odcinki autostrad, bez konieczności budowy i utrzymania kosztowej infrastruktury służącej do poboru opłaty za przejazd autostradą, co może być wykorzystane jako narzędzie realizacji celów polityki transportowej państwa.

Obecnie obsługa MSPO na odcinku autostrady A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica jest realizowana przez wykonawców, z którymi Skarb Państwa zawarł umowy, których przedmiotem jest m.in. świadczenie Usługi Manualnego Poboru Opłaty za Przejazd oraz Usługi Utrzymania MSPO na odcinku autostrady A2 Konin – Stryków oraz świadczenie Usługi Manualnego Poboru Opłaty za Przejazd oraz Usługi Utrzymania MSPO na odcinku autostrady A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica.

Świadczenie usług poboru opłaty oraz utrzymania MSPO będzie realizowane na podstawie przedmiotowych umów do dnia 30 listopada 2021 r. Po tym terminie dalsza realizacja usług poboru opłaty za przejazd, tak jak to zostało już przytoczone powyżej, wymagałaby wymiany, modernizacji komponentów MSPO, np. podsystemów, oprogramowania, urządzeń, elementów zaplecza technicznego systemu (back office), elementów infrastruktury lub innych elementów, w tym modernizacji budynków składających się na całość MSPO. Ponadto pozostawienie dotychczasowego modelu systemu poboru opłat za przejazd będzie generowało wyższe koszty utrzymania wszystkich tych elementów, które składają się na MSPO.

Planowana zmiana systemu poboru opłaty za przejazd, zakładająca płynny przejazd, bez barier w postaci szlabanów i konieczności zatrzymania pojazdu, powodujących zatory w miejscach poboru opłat, wyeliminuje także zasadność istnienia regulacji w zakresie podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, które to działania zmierzały do podejmowania przez poborcę opłaty za przejazd autostradą decyzji o odstąpieniu od poboru opłat. Tym samym, zapewnienie płynnego przejazdu przez MPO zminimalizuje liczbę przypadków wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, co z kolei przełoży się na zmniejszenie utraty przychodu z poboru opłat w sytuacji konieczności odstąpienia od poboru, jakie mają miejsce w ramach manualnego systemu poboru opłat.

Odcinki autostrad koncesyjnych

W 1993 r. rząd polski opracował Program Budowy Autostrad zakładający budowę autostrad z wykorzystaniem kapitału prywatnego. Obecnie obowiązują umowy z czterema koncesjonariuszami, tj.:

- Stalexport Autostrada Małopolska S.A. na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady płatnej oraz eksploatację autostrady na tym odcinku,
- Autostrada Wielkopolska S.A. na budowę i eksploatację autostrady płatnej A2 na odcinkach Konin – Nowy Tomyśl i Świecko – Nowy Tomyśl (z koncesji tej wyłączono do osobnej umowy odcinek Świecko – Nowy Tomyśl),
- Autostrada Wielkopolska II S.A. na budowę i eksploatację odcinka II autostrady płatnej A2 Świecko – Nowy Tomyśl,

- Gdańsk Transport Company S.A. na budowę i eksploatację autostrady A1 Gdańsk – Toruń.

Zgodnie z art. 37a ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy o autostradach płatnych, koncesjonariusze są uprawnieni do pobierania opłaty za przejazd autostradą. Szczegółowe zasady rozliczeń finansowych oraz sposobu postępowania z pobraną opłatą określone są w umowach zawartych z koncesjonariuszami. Przewidziane są dwa modele rozliczeń: w pierwszym wynagrodzenie za udostępnienie autostrady koncesjonariusz otrzymuje z budżetu państwa, a pobrane środki z opłaty za przejazd autostradą odprowadza do Krajowego Funduszu Drogowego; w drugim modelu środki pobrane z tytułu opłaty za przejazd koncesjonariusz zatrzymuje dla siebie.

Pobór opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych odbywa się w sposób manualny w punktach poboru opłat. Taki sposób poboru powoduje, że w okresach zwiększonego natężenia ruchu przed punktami poboru opłat tworzą się wielokilometrowe kolejki. Z tego względu m.in. w art. 37a ust. 4a ustawy o autostradach płatnych wprowadzono obowiązek podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w szczególności w przypadku zwiększenia natężenia ruchu drogowego. W celu realizacji nałożonego obowiązku podmioty pobierające opłatę za przejazd autostradą są uprawnione do odstąpienia od jej poboru. W przypadku odcinków koncesyjnych odstąpienie od poboru powoduje konieczność zrekompensowania koncesjonariuszowi utraconych wpływów.

W rekordowym 2015 r. koszt Skarbu Państwa z tego tytułu wyniósł ponad 33 mln zł.

Opis projektowanych zmian

Projekt ustawy przewiduje likwidację manualnego poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS, wprowadzając dwie nowe możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą:

- 1) zakup elektronicznego biletu autostradowego, który każdorazowo będzie obowiązywał w określonym czasie i na wcześniej określonym, przez użytkownika autostrady, odcinku autostrady płatnej;
- 2) na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do SPOE KAS i pobranie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku pojazdów objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej (tzw. pojazdów ciężkich),

z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).

Odejście od manualnego systemu poboru opłat, opartego na funkcjonowaniu infrastruktury wraz ze szlabanami, który pełni rolę fizycznej bariery stanowiącej zabezpieczenie skutecznego uiszczenia opłaty, spowodowało konieczność wprowadzenia obowiązku jej uiszczenia w powszechnie obowiązujących przepisach prawa oraz sankcji za jego niedokonanie. Przepisy wprowadzają również zasady wykonywania kontroli przez organy administracji w celu zapewnienia stosowania przepisów dotyczących obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd. Projektowane zmiany prawne mają umożliwić pobór opłaty za przejazd w sposób powodujący zachowanie przychodów z tytułu opłaty za przejazd autostradą na co najmniej dotychczasowym poziomie. System kontroli poboru opłat będzie zintegrowany z systemami resortu finansów, co zapewni skuteczne egzekwowanie nałożonych kar oraz wykrywanie przez służby kontrolne w terenie pojazdów użytkowników z nieuiszczonymi opłatami lub nieuregulowanymi karami. W przypadku obecnych odcinków autostrad płatnych A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica komponenty systemu kontroli SPOE KAS będą instalowane na istniejącej infrastrukturze MPO.

Najważniejsze zmiany wprowadzane projektowaną ustawą:

- 1) wprowadzenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą i sankcji za jego niedopełnienie w wysokości zniechęcającej do uchylania się od obowiązku uiszczenia opłaty;
- 2) stworzenie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą przez zakup elektronicznego biletu autostradowego, który będzie ważny czasowo na określonym przez użytkownika w chwili zakupu odcinku autostrady;
- 3) stworzenie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd w sposób elektroniczny przez przekazanie danych geolokalizacyjnych do SPOE KAS i rozliczenie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce dla pojazdów ciężkich;
- 4) wskazanie Szefa KAS jako organu kontrolującego prawidłowość uiszczenia opłaty za przejazd autostradą;
- 5) określenie zasad kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą od użytkowników pojazdów lekkich oraz nadanie organowi kontrolującemu

- uprawnień do realizacji kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, w tym w trybie kontroli realizowanej na drodze;
- 6) wdrożenie rozwiązań prawnych, organizacyjnych i technologicznych do prowadzenia kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, w tym kontroli mobilnej, w szczególności względem użytkowników pojazdów zagranicznych;
 - 7) wykorzystanie nowoczesnego systemu teleinformatycznego do budowy jednolitego systemu poboru opłat autostradowych z możliwością uwzględnienia poboru opłat na odcinkach koncesyjnych.

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

Art. 1 ust. 1

Ze względu na wprowadzenie przepisów nakładających obowiązki w zakresie wnoszenia opłaty za przejazd i odpowiedzialności za ich naruszenia konieczne jest zaproponowanie nowego brzemienia ust. 1 określającego zakres regulowany przepisami zmienianej ustawy o autostradach płatnych.

Zmiany w zakresie odcinków koncesyjnych (art. 37a ust. 1–1y, 4a i 4b)

W związku ze zmianą sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS konieczna jest zmiana w zakresie prawnego obowiązku dostosowania autostrady do poboru opłaty za przejazd. Nowy sposób poboru opłat za przejazd autostradą dokonywany przez Szefa KAS ze względu na rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, nie będzie wymagał zmian w infrastrukturze drogowej, w szczególności budowy placów na potrzeby miejsc poboru opłat, zatem norma nakazująca dostosowanie drogi nie mogłaby być zastosowana. Brak konieczności dostosowania konstrukcji drogi do poboru opłaty za przejazd autostradą, w przypadku decyzji o rozszerzeniu sieci autostrad objętych poborem tej opłaty, przyczyni się do istotnych oszczędności. Nowe brzmienie przepisu art. 37a ust. 1 utrzymuje obowiązek dostosowania autostrady w zakresie, w jakim będą stosowane inne metody poboru opłaty za przejazd autostradą, niż te stosowane przez Szefa KAS wymagające budowy szlabanów czy bramek. Przepis ten będzie stosowany do odcinków eksploatowanych przez koncesjonariuszy.

Biorąc pod uwagę, że celem projektu jest zapewnienie dogodnego dla obywateli sposobu poboru opłaty za przejazd, zasadne jest wprowadzenie możliwości zamiany sposobu poboru również na odcinkach koncesyjnych. Sytuacja wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłaty na wszystkich autostradach w Polsce, nieograniczającego przepustowości, będzie korzystna dla obywateli. Należy zauważyć, że to właśnie na odcinkach koncesyjnych wstępują najbardziej uciążliwe kroki, np. na autostradzie A1, szczególnie uczęszczanej w okresie wakacji. SPOE KAS działa na podstawie przepisów ustawowych, które stanowią podstawę przetwarzania danych osobowych obywateli i korzystania z rejestrów publicznych, np. Centralnej Ewidencji Pojazdów czy Centralnego Rejestru Podmiotów – Krajowej Ewidencji Podatników. Dodatkowo nowy sposób poboru jest możliwy do stosowania wyłącznie przez organy administracji, m.in. ze względu na stosowanie sankcji wykroczeniowych czy administracyjnych, oraz ze względu na konieczność wykonywania czynności kontrolnych przez funkcjonariuszy posiadających szczególne uprawnienia, np. w zakresie zatrzymania poruszającego się pojazdu. Z tych powodów nie jest możliwe inne rozwiązanie polegające na udostępnieniu SPOE KAS podmiotom prywatnym, z którymi zawarte są umowy na eksploatację autostrady lub jej odcinka. W związku z tym wprowadza się podstawę prawną dla Szefa KAS do poboru opłaty za przejazd autostradą również na odcinkach koncesyjnych.

Odnosząc również wymaga, że „zintensyfikowanie prac mających na celu umożliwienie interoperacyjności systemów poboru opłat, funkcjonujących na autostradach zarządzanych przez GDDKiA oraz koncesjonariuszy” było jednym z zaleceń Najwyższej Izby Kontroli wynikającym z kontroli *Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych* (numer kontroli: P/12/080) przeprowadzonej w latach 2012 i 2013. Projektowane przepisy tworzą ramy prawne umożliwiające realizację tego zalecenia kontrolnego w ramach wdrożenia nowego systemu poboru opłat drogowych.

Mając na uwadze, że projektowane przepisy dotyczą już istniejących umów na eksploatację autostrady lub jej odcinka, ich zmiana, w zakresie rezygnacji z samodzielnego poboru opłaty za przejazd autostradą, będzie mogła nastąpić wyłącznie z inicjatywy samych koncesjonariuszy. W projektowanych przepisach *expressis verbis* określa się, że na każdym etapie koncesjonariusz może cofnąć złożony wniosek. Z tego względu projektowane przepisy nie naruszają zobowiązań Skarbu Państwa wynikających z zawartych umów, bowiem nie będą one zmieniane w sposób władczy, na podstawie przepisów prawa, a wyłącznie w sposób konsensualny na podstawie aneksu do umowy.

Uwzględniono zgłoszone uwagi w toku konsultacji społecznych oraz uzgodnień międzyresortowych i wprost wskazano, że na tych odcinkach Szef KAS będzie pobierał opłatę w wysokości wynikającej z umów koncesyjnych, o ile koncesjonariuszowi przysługuje uprawnienie do ich ustalania. W celu zapewnienia zgodności projektu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz. Urz. UE L 94 z 28.03.2014, str. 1, z późn. zm.) – w szczególności w zakresie dopuszczalnego zakresu modyfikacji umów koncesji w okresie ich obowiązywania – niezbędne jest jednoznaczne wskazanie w art. 37a ust. 1b, że projektowane przepisy przewidujące możliwość zmiany umowy koncesyjnej, nie wyłączają stosowania ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2021 r. poz. 541), która transponuje przepisy wspomnianej dyrektywy. Do sytuacji związanej ze zmianą umów na podstawie projektowanych przepisów w szczególności będzie mógł znaleźć zastosowanie art. 46 ust. 1 pkt 6 tej ustawy określający możliwość zmiany umowy, w przypadku gdy wartość zmiany jest mniejsza niż kwoty wskazane w tym przepisie. Celem umożliwienia zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą nie jest zmiana warunków finansowych umów. Jeżeli z zawartej umowy wynika, że opłaty za przejazd autostradą pobrane przez spółkę stanowią jej przychód, w zmianie tej umowy dotyczącej przejścia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą, strony umowy określają sposób wypłaty spółce środków z Funduszu, przy czym wypłata ta nie może przekroczyć kwoty opłaty za przejazd autostradą należnej od liczby faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą, a kwota pobranych środków przez Szefa KAS zostanie przelana na rachunek Funduszu. W takim przypadku koncesjonariuszowi nie zostanie przyznane dodatkowe wynagrodzenie, a wyłącznie wypłacone środki, które w obecnie obowiązującej umowie koncesyjnej stanowią jego przychód z konkretnego źródła, jakim jest opłata za przejazd na danym odcinku autostrady, zależna od liczby pojazdów – natężenia ruchu. Projektowane przepisy zawierają mechanizm gwarantujący, że koncesjonariuszowi nie zostaną przelane dodatkowe, nienależne środki przez wskazanie w przepisach ustawowych, że kwota ta nie może przekroczyć opłaty za przejazd autostradą należnej od liczby faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą.

Projektowane przepisy określają procedurę wystąpienia z wnioskiem o przejście poboru opłaty za przejazd przez podmioty uprawnione do jej pobierania zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, tj. przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia oraz

spółkę, z którą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia zawarli umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. W przepisach przejściowych określono, że przepisy te znajdują zastosowanie również do już obowiązujących umów koncesyjnych zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Złożenie wniosku do ministra właściwego do spraw transportu lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad poprzedza jego uzgodnienie z Szefem KAS, przy czym nawet uzgodnienie tego wniosku nie jest równoznaczne z obowiązkiem zmiany dotychczas łączącej strony umowy regulującej m.in. pobór opłat za przejazd. Nie rodzi to również roszczenia po stronie zainteresowanych spółek o zmianę warunków umowy i przejęcia poboru opłat przez państwo. Uzgodnienie wniosku służy natomiast wstępnemu ustaleniu warunków technicznych i ekonomicznych mających znaczenie dla zmiany umowy w zakresie określonym w dodawanych ustawą nowelizującą przepisach. Z uwagi na to, że w pobór opłat na odcinku autostrady zarządzanym przez spółkę byłby włączony Szef KAS, niezbędny jest jego udział w procedurze zmierzającej do zmiany umowy. We wniosku koncesjonariusz proponuje sposób udostępnienia gruntów oraz sposób i termin informowania o zmianie wysokości stawek, jeżeli koncesjonariusz posiada uprawnienie do kształtowania ich wysokości. Są to kluczowe czynniki, które Szef KAS musi uwzględnić, opiniując wniosek i oceniając możliwość efektywnego poboru opłaty za przejazd na danym odcinku. Załączenie do wniosku umowy koncesyjnej również będzie służyło kompleksowej ocenie wniosku, w szczególności pod kątem przesłanki interesu publicznego.

Projektowane przepisy określają przesłanki odmowy uzgodnienia wniosku. Szef KAS odmówi uzgodnienia, w przypadku gdy pobór opłaty przez podmiot publiczny na danym odcinku nie leży w interesie publicznym. Przesłanka interesu publicznego jest znaną systemowi prawnemu klauzulą generalną. Oznacza ona potrzebę uwzględnienia w toku uzgadniania wniosku dobra ogółu, w tym interesu użytkowników dróg i zmianę ich sytuacji wynikającą z przejęcia poboru opłat przez państwo, a nie tylko interesu ekonomicznego stron umowy. Szef KAS dokonuje poboru opłaty za przejazd, z wykorzystaniem władczych form działania państwa, dlatego konieczne jest, aby to działanie było wykonywane w interesie publicznym.

Szef KAS uzgodni wniosek koncesjonariusza albo odmówi jego uzgodnienia w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku. Termin uzgodnienia wniosku zostanie wydłużony o okresy przekazywania przez koncesjonariusza na prośbę Szefa KAS dodatkowych informacji. Z uwagi na fakt, że zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych ma odbywać się wyłącznie w sposób konsensualny na podstawie aneksu do umowy, do procedury uzgadniania przez Szefa KAS wniosku oraz odmowy jego uzgodnienia nie będą miały zastosowania przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.).

W celu umożliwienia przeprowadzenia negocjacji z koncesjonariuszem, w szczególności zapewnienia precyzyjnych i rzetelnych informacji stronie publicznej, ustawa wprowadza mechanizm ustalania prognozowanego kosztu poboru. Jego oszacowanie i przekazanie do podmiotów negocjujących zmianę umowy ma służyć zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa. Fakt ponoszenia wydatków związanych z poborem opłaty za przejazd przez Szefa KAS musi zostać uwzględniony i obciążać koncesjonariusza w celu uniknięcia sytuacji przerzucenia kosztów na stronę publiczną, z korzyścią dla koncesjonariusza. Co do zasady informacje o wydatkach publicznych czy analizy ich dotyczące stanowią informację publiczną, jednak w tym przypadku w celu ochrony interesów ekonomicznych Rzeczypospolitej Polskiej konieczne jest ograniczenie możliwości udostępnienia tej informacji przed zakończeniem negocjacji i zmiany umowy. W przypadku gdyby koszt poboru przez Szefa KAS był niższy niż dotychczasowy koszt poboru na odcinku koncesyjnym, minister właściwy do spraw transportu albo Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie mógł uwzględnić ten fakt przy negocjowaniu warunków umowy.

W przepisach wprowadzono wytyczne dla Szefa KAS odnośnie sposobu oszacowania prognozowanego kosztu poboru. Przede wszystkim wskazano, że uwzględnione muszą być wydatki niezależnie od źródła finansowania, tj. zarówno ze środków budżetu państwa, jak i Krajowego Funduszu Drogowego na budowę, wdrożenie i utrzymanie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Ze względu na okoliczność, że wydatki na budowę i wdrożenie mogą mieć charakter jednorazowy, zasadne jest uwzględnienie amortyzacji oraz faktu, że może nie być możliwe ich przypisanie do konkretnego odcinka drogi; z tego względu należy je uwzględnić proporcjonalnie, np. zakup serwerów. Biorąc pod uwagę, że w chwili tworzenia przepisów trwa jeszcze budowa i wdrożenie SPOE KAS, nie jest możliwe wprowadzenie w przepisach ustawy zamkniętego katalogu

kosztów. Przyjęty okres jest adekwatny i umożliwia rzetelne oszacowanie przyszłych wydatków.

Ze względu na stopień skomplikowania, problemy prawne oraz możliwość sporów sądowych i arbitrażowych wprowadza się obowiązek uzyskania opinii Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa niezależnie od wartości przedmiotu umowy. Wprowadza się również obowiązek uzgodnienia postanowień aneksu, przed jego podpisaniem z Szefem KAS oraz z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Konsekwencją zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS jest konieczność modyfikacji przepisów dotyczących możliwości odstąpienia od poboru opłaty za przejazd autostradą, w przypadku gdy jej pobór ze względu na zwiększenie natężenia ruchu drogowego powodowałby zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. Od 1 grudnia 2021 r. przepisy zawarte w ust. 4a powinny mieć zastosowanie wyłącznie do koncesjonariuszy stosujących nadal manualny sposób poboru, gdyż stosowany przez Szefa KAS sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie będzie powodował zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 37a ust. 7–35

W ramach projektowanych zmian, obowiązkiem wniesienia opłaty za przejazd autostradą, pobieranej przez Szefa KAS zostali obciążeni właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu, określane łącznie jako wnoszący opłatę. Przepis ten jest konsekwencją obowiązujących regulacji i definicji legalnych zawartych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 i 463) i spójnych z centralną ewidencją pojazdów. Precyzyjne określenie jest niezbędne w celu zapewnienia skutecznej egzekucji, gdyż odpowiedzialność za przejazd autostradą bez wniesionej opłaty będzie spoczywała na właścicielu, posiadaczu lub użytkowniku pojazdu i to ten podmiot będzie podlegał sankcji, przy czym opłatę za przejazd autostradą może wnieść każdy, kto zamierza przejechać autostradą lub jej odcinkiem.

W projektowanych przepisach wprowadza się dwie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą: przez wydanie elektronicznego biletu autostradowego lub przez przekazanie danych geolokalizacyjnych do SPOE KAS z wykorzystaniem przeznaczonych do tego urządzeń i systemów.

Bilet autostradowy będzie ważny przez 48 godzin i będzie biletem jednorazowym – użytkownik uiszczy opłatę za konkretny przejazd określonego odcinka autostrady w określonym czasie, nie zaś za nieograniczone korzystanie ze wskazanego odcinka autostrady w określonym czasie. Fakt przejazdu pojazdu będzie weryfikowany w systemie kontroli SPOE KAS pod kątem uiszczenia opłaty za przejazd. Ze względu na fakt, że na autostradach pasy ruchu w przeciwnych kierunkach są oddzielone, a obowiązuje zakaz zawracania oraz cofania, można przyjąć, że poza sytuacjami wyjątkowymi dwukrotne zarejestrowanie przejazdu pojazdu w tym samym kierunku w pewnym odstępie czasu oznacza ponowny przejazd tym samym odcinkiem, do którego możliwe będzie przyporządkowanie kolejnego biletu lub przejazdu odnotowanego na podstawie danych geolokalizacyjnych. W czasie podróży autostradą, w przypadku zmiany planu podróży, będzie istniała możliwość zakupu dodatkowego biletu, np. w MOP, na stacji benzynowej, przez aplikację lub w innym dedykowanym do tego celu miejscu.

Projektowane przepisy zawierają zamknięty katalog informacji, które będą zawarte na bilecie autostradowym; są to:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) kraj rejestracji pojazdu, jeżeli jest inny niż Polska;
- 3) kategoria pojazdu – w przypadku różnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą ze względu na tę kategorię;
- 4) wskazanie autostrady lub jej odcinka, za który została pobrana opłata;
- 5) liczba osi pojazdu – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na liczbę osi;
- 6) poziom emisji zanieczyszczeń – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na ten poziom;
- 7) data i godzina początku okresu ważności tego biletu;
- 8) data i godzina końca okresu ważności tego biletu;
- 9) liczba kilometrów oraz kwota opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem;
- 10) unikalny numer.

Dane na bilecie autostradowym uzupełniane są na etapie dokonywania przez podmiot zobowiązany do uiszczenia opłaty za przejazd nabycia biletu autostradowego niezależnie od kanału dystrybucji. Data i godzina końca okresu ważności, liczba kilometrów i kwota

opłaty oraz unikalny identyfikator to dane, które zostaną uzupełnione automatycznie przez SPOE KAS, w związku z tym nie są one objęte obowiązkiem ich podania przez wnoszącego opłatę, w przeciwieństwie do pozostałych danych niezbędnych do jego wydania. Dane dotyczące daty i godziny początku okresu ważności są determinujące ze względu na możliwość i dopuszczalność dokonania zwrotu biletu przez użytkownika autostrady, jeżeli nie zamierza skorzystać z przejazdu w terminie i na odcinku wskazanym na bilecie.

Projektowane przepisy przewidują, że uprawnionym do wydawania biletu będzie Szef KAS oraz wprowadzają możliwość dystrybucji biletów za pośrednictwem podmiotów zewnętrznych (przedsiębiorców), z którymi Szef KAS zawrze umowę na sprzedaż biletów. Przepis określa, że przedsiębiorca działa w tym zakresie w imieniu i na rzecz Szefa KAS. Technicznie, w ramach systemu SPOE KAS, zostanie wystawiony interfejs API umożliwiający zainteresowanym przedsiębiorcom sprzedaż biletów autostradowych. Przepis projektowanej ustawy dopuszczający możliwość zawarcia umowy bezpośrednio między ustawowym poborcą opłaty za przejazd – Szefem KAS a przedsiębiorcą pozwoli na zapewnienie szerokiej dostępności biletów dla użytkowników korzystających z przejazdu płatnym odcinkiem autostrad. Zastosowanie takiej konstrukcji w ocenie projektujących jest wyjściem naprzeciw tym oczekiwaniom, aby sprzedaż biletów odbywała się w możliwie największej i najbardziej różnorodnej (zapewniającej możliwość dostępu do biletów każdej grupie użytkowników zamierzających skorzystać z przejazdu płatnym odcinkiem) sieci dystrybucji.

Biorąc pod uwagę najlepsze praktyki rynkowe w zakresie świadczenia analogicznych usług z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, np. w zakresie wnoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, projektowane przepisy przewidują wyjątek od ogólnych zasad, że trasa przejazdu musi zostać wskazana na bilecie autostradowym w momencie jego wydania, a opłata wniesiona w momencie wydania biletu. Dzięki wykorzystaniu funkcjonalności związanych z pozycjonowaniem satelitarnym przedsiębiorcy będą mogli wydawać bilety w dogodniejszy sposób, np. taka aplikacja automatycznie wykrywa, że kierowca wjeżdża na autostradę płatną lub zjeżdża z autostrady płatnej, automatycznie dokonując opłaty za kierowcę i uwalniając go od dodatkowych czynności lub możliwe będzie wniesienie opłaty w systemie start/stop. Przepisy przewidują, że dane o trasie przejazdu zostaną uzupełnione dopiero po zakończeniu przejazdu, w momencie jego rozpoczęcia do SPOE KAS będzie

przykazywana informacja o miejscu jego rozpoczęcia. Dzięki wystawieniu biletu i przekazaniu danych do SPOE KAS w momencie rozpoczęcia przejazdu możliwa będzie kontrola drogowa na ogólnych zasadach. Brak biletu będzie oznaczał sankcje w postaci mandatu karnego. Jeżeli dane nie zostaną uzupełnione w ustawowym terminie, przedsiębiorca będzie wnosił na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych kwotę w wysokości odpowiadającej opłacie za przejazd autostradą w wysokości należnej za przejazd całym odcinkiem autostrady płatnej od miejsca rozpoczęcia przejazdu do najdalszego końca odcinka płatnego.

Zakres danych przetwarzanych w takiej sytuacji w SPOE KAS przez Szefa KAS będzie bardzo zbliżony, jak w przypadku ogólnych zasad dotyczących biletów, różnica polega wyłącznie na tym, że informacja o trasie przejazdu odcinkiem płatnym i okresie ważności rozbita jest na dwie informacje przekazywane w różnych momentach. Informację o dacie i godzinie oraz miejscu rozpoczęcia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, przekazuje się w momencie wystawienia biletu, a potem uzupełnia się miejsce zakończenia (kompletuje informacje o trasie przejazd). Do wszystkich biletów autostradowych będą miały zastosowanie te same przepisy odnośnie obowiązku podania danych czy retencji danych. Projektowane przepisy nie tworzą podstawy do przetwarzania przez Szefa KAS dodatkowych danych, np. geolokalizacyjnych, pozyskanych z tych aplikacji. Przepisy wskazują wprost, że przetwarzanie danych geolokalizacyjnych przez przedsiębiorcę będzie wiązało się z zobowiązaniem uzyskania zgody osoby, której dane dotyczą.

Sprzedaż biletów za pośrednictwem przedsiębiorców będzie odbywać się w systemie prowizyjnym. Przepisy dotyczące prowizji, jaka będzie pobierana przez przedsiębiorcę są konsekwencją wykonywania czynności sprzedaży biletów autostradowych przez podmioty inne niż Szef KAS, z uwagi na konieczność zapewnienia szerokiej i różnorodnej dostępności punktów sprzedaży. Wprowadzenie prowizyjnego sposobu wynagradzania za zrealizowane usługi zapewni równy i proporcjonalny do wykonanej pracy i poniesionego wkładu zarobek. Ustala się, że prowizja finansowana będzie ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Warto zaznaczyć, że niezależnie od miejsca zakupu, cena końcowa biletu dla kupującego będzie taka sama. Podstawowym celem przepisów dotyczących ustalenia sposobu sprzedaży biletów jest zapewnienie użytkownikom pojazdów lekkich szerokich

możliwości zakupu biletu autostradowego, nie tylko w nowoczesnych kanałach dystrybucji online, np. w serwisie internetowym, w terminalach samoobsługowych i w aplikacji mobilnej: własnej i dostarczanej przez partnerów zewnętrznych, lecz również w formie wydrukowanego biletu na stacji paliw czy w kiosku. Zagwarantuje to możliwość uiszczenia opłaty również osobom niekorzystającym z rozwiązań cyfrowych.

Zakładanymi kanałami dystrybucji biletów mogą być:

- portal e-Urząd Ministerstwa Finansów,
- aplikacja mobilna SPOE KAS,
- stacje paliw,
- kioski samoobsługowe zlokalizowane w pobliżu infrastruktury drogowej, np. na parkingach w Punktach Obsługi Pasażera i Miejscach Obsługi Klienta,
- aplikacje na urządzenia mobilne, w szczególności bankowe, dla podróżnych, nawigacje czy integrujące płatności,
- operatorzy kart flotowych,
- punkty świadczące sprzedaż detaliczną.

Przepisy określają także, w jaki sposób jest rozliczana prowizja dla przedsiębiorców sprzedających bilety autostradowe. Prowizja za wykonywanie przez przedsiębiorcę czynności związanych ze sprzedażą biletów jest finansowana z Krajowego Funduszu Drogowego. Stawka prowizji zostanie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, przy czym ustawa określa, że stawka prowizji dla przedsiębiorcy w ramach świadczenia usługi dystrybucji i sprzedaży biletów nie może przekroczyć 3% kwoty opłaty za przejazd autostradą wskazanej na bilecie.

Warunkiem zawarcia przez Szefa KAS umowy na sprzedaż biletów będzie spełnienie łącznie dwóch warunków wskazanych w przepisach. Pierwszym warunkiem niezbędnym do zawarcia umowy jest przejście przez przedsiębiorcę z wynikiem pozytywnym testów integracyjnych swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. Szczegóły w zakresie integracji będą przedmiotem wzajemnych ustaleń między zainteresowanym przedsiębiorcą a Szefem KAS. Drugim warunkiem dopuszczalności zawarcia umowy z danym przedsiębiorcą jest złożenie przez zainteresowanego przedsiębiorcę zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie

rozliczeniowym. Każdy, kto je spełni będzie mógł zawrzeć umowę na sprzedaż biletów bez konieczności przechodzenia dodatkowego postępowania.

Z uwagi na osiągnięcie celu w postaci zapewnienia szerokiej bazy punktów sprzedaży biletów niezbędne jest indywidualne podejście do kształtu zapisów umowy, jaka będzie wiązała Szefa KAS, a przedsiębiorcę. Takiemu założeniu wychodzą naprzeciw przepisy ustawy, czyniąc zadość indywidualnemu podejściu do przedsiębiorców i wprowadzając otwarty katalog elementów umowy między Szefem KAS, a przedsiębiorcą. Treść umowy z przedsiębiorcą ma regulować w szczególności:

- 1) czas trwania umowy;
- 2) częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z realizacji świadczonej usługi;
- 3) okres rozliczeniowy;
- 4) formę i wysokość zabezpieczenia;
- 5) sposób dystrybucji biletów autostradowych;
- 6) tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji;
- 7) sposób przekazywania danych, o którym mowa w ust. 23 pkt 2;
- 8) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wyszczególnione elementy traktować należy jako niezbędne z punktu widzenia określenia ram współpracy między przedsiębiorcą a Szefem KAS. Nie jest to jednak, zgodnie z założeniem, katalog zamknięty elementów, które powinna zawierać treść umowy. Takie podejście uwypukla istotność wskazanych w przepisach elementów, nie eliminując jednak pozostałych kwestii, których doprecyzowanie może być konieczne w indywidualnych uzgodnieniach treści umowy między Szefem KAS, a przedsiębiorcą. Projektowane przepisy umożliwią bieżące włączanie nowych podmiotów, utrzymując stałą i szeroką dostępność miejsc sprzedaży. Inne podejście do formy wyłaniania przedsiębiorców nie zapewniłoby osiągnięcia takiego celu, który niewątpliwie jest kluczowy ze względu na zapewnienie użytkownikom autostrady możliwości uiszczenia opłaty za przejazd. Ze względów biznesowych i organizacyjnych, po obu stronach umowy, czas trwania umowy jest kluczowy. Natomiast częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań, zobowiązujących przedsiębiorcę do cyklicznego raportowania działań związanych z realizacją świadczonej usługi, w tym raporty ze sprzedaży biletów, są elementami, które określą wymogi Szefa KAS w zakresie sprawozdań. Sprawozdanie

jest formą weryfikacji jakości realizowanej usługi i może mieć wpływ na inne elementy umowy, m.in. rozliczenia między Szefem KAS a przedsiębiorcą.

Okres rozliczeniowy jest elementem niezbędnym do określenia wysokości zabezpieczenia umowy z tego względu, że biorąc pod uwagę specyfikę organizacyjną przedsiębiorców, określenie tego okresu w indywidualny sposób może zapewnić dostępność i jakość świadczonych przez przedsiębiorców usług w ramach sprzedaży biletów. Przedsiębiorca będzie mógł wprowadzić do obrotu tylko bilety o wartości nieprzekraczającej złożonego zabezpieczenia. Taki algorytm zostanie uwzględniony w wymaganiach funkcjonalnych przy projektowaniu interfejsu API. Forma i wysokość zabezpieczenia jest elementem *sine qua non* dopuszczalności zawarcia umowy, ze względu na to, jak to zostało podkreślone powyżej, wysokość zabezpieczenia determinuje możliwość wprowadzenia do obrotu określonej ilości biletów. Konieczne jest zatem dookreślenie tego elementu równoległe z rozpoczętą przez przedsiębiorcę procedurą weryfikującą jego zdolność do zawarcia umowy.

Określenie sposobu dystrybucji przez przedsiębiorcę biletów autostradowych jest elementem kształtującym oczekiwaną sieć i zakres dystrybucji biletów i zapewniającym użytkownikom korzystającym z autostrad realną możliwość nabycia biletu i zapewniającym pośrednio możliwość uiszczenia opłaty za przejazd autostradą.

Wymóg ukształtowania zapisów umowy regulujących tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji, pozwoli na uzgodnienie i skuteczne sankcjonowanie wynagrodzenia za realizację przez przedsiębiorcę usługi sprzedaży biletów.

Elementem niebudzącym wątpliwości jako niezbędnym w kształtowaniu zapisów umowy, zabezpieczającym interes Szefa KAS jest także uzgodnienie warunków zmiany i rozwiązania umowy.

Przedsiębiorca sprzedający bilety autostradowe będzie przekazywał w czasie rzeczywistym, ze swojego systemu informatycznego do SPOE KAS, dane zawarte na bilecie. Takie rozwiązanie powoduje, że z jednej strony system będzie w pełni elektroniczny, a z drugiej, że będzie gwarantował obsługę wszystkich obywateli przez możliwość wydania papierowego wydruku przez przedsiębiorcę. Analogicznie jak w przypadku e-recepty bilet będzie miał formę elektroniczną, a wydruk będzie pełnił wyłącznie rolę pomocniczą.

Zakupiony bilet autostradowy będzie mógł być zwrócony wyłącznie przed zadeklarowaną przez użytkownika datą i godziną rozpoczęcia podróży. Taki przepis powoduje brak konieczności mechanizmu „kasowania biletu”. Bilet będzie funkcjonował w środowisku elektronicznym, a jego wykorzystanie będzie rejestrowane w SPOE KAS, bez konieczności wykorzystywania urządzeń wymagających interakcji z użytkownikiem drogi, co stanowiłoby utrudnienie dla obywateli, a dla administracji oznaczałoby konieczność budowy rozbudowanej i kosztownej infrastruktury. Jest to sytuacja analogiczna, jak z wnoszeniem opłaty za postój w strefie płatnego parkowania – po jej rozpoczęciu i dokonaniu opłaty nie jest możliwy zwrot.

Bilet autostradowy zwraca się podmiotowi, który dokonał sprzedaży biletów, tj. odpowiednio Szefowi KAS albo przedsiębiorcy. W przypadku odmowy zwrotu przez przedsiębiorcę opłaty za przejazd autostradą wnoszącemu opłatę, który uiścił opłatę za przejazd autostradą, przysługiwać będzie sprzeciw wnoszony do Szefa KAS w terminie 14 dni od dnia odmowy przyjęcia zwrotu biletu. Sposób, tryb i termin zwrotu biletu, sposób wnoszenia sprzeciwu oraz sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS zostaną określone w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Przepisy określają, że kierujący pojazdem nie rozpoczyna przejazdu, jeżeli nie została wniesiona opłata przez zakup biletu lub dopełnienie obowiązku niezbędnego do jej wniesienia w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej.

Dane zawarte na biletach będą przechowywane nie krócej niż 12 i nie dłużej niż 24 miesiące, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpił przejazd autostradą lub jej odcinkiem. Dane zawarte na biletach, w tym przede wszystkim numer rejestracyjny pojazdu, są niezbędne do poboru opłaty za przejazd. Nie powinny one być przetwarzane bez ograniczenia czasowego. Z drugiej jednak strony w momencie, kiedy dane te zostaną usunięte, Szef KAS bezpowrotnie traci możliwość weryfikacji faktu uiszczenia opłaty za przejazd. Biorąc pod uwagę, że jest to zachowanie podlegające sankcji, w przypadku jej błędnego nałożenia, po usunięciu danych, Szef KAS nie będzie miał możliwości ponownego sprawdzenia, czy opłata została uiszczona, a wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej prawidłowo wystawione. Z tego względu w interesie obywateli zasadne jest, aby okres retencji tych danych nie był zbyt krótki.

Przyjęta konstrukcja prawna wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu o naliczenie opłaty za przejechany odcinek powoduje, że możliwe jest rozliczenie opłaty za przejazd autostradą w analogiczny sposób, jak opłaty elektronicznej. Oznacza to, że użytkownik drogi będzie mógł, poza zakupem biletu autostradowego, zarejestrować się w systemie SPOE KAS i wnieść opłatę w oparciu o dane geolokalizacyjne przekazane z jednego z trzech typów urządzeń – smartphone, urządzenie montowane w pojeździe lub ZSL. Zgodnie z powyższym do tego sposobu uiszczania opłaty za przejazd, tj. w formie elektronicznej, będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). Przy czym, przed wejściem w życie niniejszej ustawy, przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy o drogach publicznych zostaną zmienione i przepisy dotyczące zarówno definicji zawartych w tym rozporządzeniu, jak i sposobu wnoszenia opłaty elektronicznej zostaną tak skonstruowane, aby mogły mieć odpowiednie zastosowanie również do wnoszenia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS.

W celu zagwarantowania obywatelom pewności co nakładanych na nich obowiązków wprowadzono delegację do wydania rozporządzenia przez Radę Ministrów, które określi autostrady lub ich odcinki, na których jest pobierana opłata za przejazd autostradą przez Szefa KAS, w tym koncesyjne autostrady lub ich odcinki.

W celu efektywnego zarządzania poborem opłaty za przejazd minister do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inne organy KAS do realizacji zadań związanych z poborem opłaty za przejazd, które w optymalny sposób zapewnią skuteczne wykonywanie zadań.

Art. 37c

Zmiana zwarta w tym przepisie jest konsekwencją przyjętego rozwiązania umożliwiającego pobór przez Szefa KAS opłat za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych. W przypadku przejęcia poboru opłaty za przejazd autostradą na tych odcinkach środki z pobranej opłaty Szef KAS będzie przekazywał na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego. Dodatkowo doprecyzowano, że opłata za przejazd autostradą, niezależnie, czy pobrana przez Szefa KAS czy też przez przedsiębiorcę, z którym została zawarta umowa, wpływa bezpośrednio na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych, co niewątpliwie przyczyni się do skutecznego poboru tej opłaty.

Art. 37gc ust. 1

W celu wykonania zadań przez Szefa KAS związanych z poborem opłaty za przejazd autostradą, a także czynności kontrolnych, proponowane przepisy art. 37gc ust. 1 regulują kwestię użyczenia przez zarządcę drogi – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad gruntów wraz z wniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami.

Art. 37gd

Z uwagi na przyjęte rozwiązania niezbędnym jest zapewnienie Szefowi KAS możliwości wykonywania kontroli, a przez to weryfikacji prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą. W projektowanym art. 37gd ust. 1 do kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, uprawnieni będą funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Dodatkowo kontrolę, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, będą mogli również przeprowadzać funkcjonariusze Policji. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w celu wykonywania kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, są uprawnieni do korzystania i przetwarzania danych zgromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego. Kontrolujący, po zalogowaniu się do systemu, będzie miał wgląd do danych w systemie w czasie rzeczywistym (online).

Dodatkowo wprowadzona została regulacja, zgodnie z którą funkcjonariusz lub inspektor przeprowadzający kontrolę prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS dokumentuje przeprowadzenie kontroli przez zamieszczenie adnotacji w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Informacja ta będzie widoczna dla pozostałych funkcjonariuszy i inspektorów kontrolujących. Tak więc w przypadku ewentualnej drugiej kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą kontrolujący będzie widział, że np. na kontrolowanego została już nałożona kara grzywny za brak biletu za przejazd tym odcinkiem autostrady. Adnotacja ta będzie jednocześnie dowodem w sprawie w przypadkach spornych, np. nieprzyjęcia przez kontrolowanego mandatu karnego czy też wniesienia sprzeciwu przez wnoszącego opłatę od wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej.

Art. 37ge

Z uwagi na dużą liczbę użytkowników płatnych odcinków autostrad niezbędnym jest przyjęcie efektywnego systemu egzekwowania uiszczania opłat, w miejsce istniejącego manualnego poboru opłat, którego założenia obecnie zdezaktualizowały się z uwagi na stosowane rozwiązania techniczne niegwarantujące możliwości swobodnego przejazdu przez punkt poboru opłat. Istniejący stan rzeczy był przedmiotem częstej krytyki ze strony jego użytkowników. Dlatego też udrażniając to „wąskie gardło” proponuje się, aby za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą pobierana była odpowiednio od właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który przemieszczał się autostradą, opłata dodatkowa w wysokości 500 zł. Wysokość tej opłaty powinna oddziaływać prewencyjnie na uczestników korzystających z płatnych autostrad. Brak uiszczenia opłaty za przejazd autostradą skutkować będzie opłatą dodatkową w wysokości 500 zł. Podobna sytuacja będzie miała miejsce, w przypadku gdy przejazd autostradą będzie realizowany po upływie daty i godziny końca okresu ważności biletu autostradowego.

W celu ujawnienia przypadków niewniesienia opłaty za przejazd autostradą nałożono na Szefa KAS obowiązek prowadzenia analizy ryzyka. Opłata dodatkowa będzie nakładana wyłącznie po zakończeniu przejazdu na podstawie analizy danych dotyczących przejazdu pojazdów po autostradzie płatnej lub jej odcinkiem i dokonanych wpłat za te przejazdy (gdy za przejazd autostradą lub jej odcinkiem nie będzie wniesiona opłata w pełnej wysokości).

Biorąc pod uwagę, że celem ustawodawcy jest zapewnienie uiszczania opłat za przejazd, przepisy zakładają możliwość wniesienia opłaty do 3 dni od dnia zakończenia przejazdu, w sposób określony dla biletu autostradowego. Dane w bilecie autostradowym w takim przypadku, zostały ograniczone do daty i godziny przejazdu oraz autostrady lub jej odcinka, za który nie została wniesiona opłata za przejazd autostradą. Przepis ten pozwoli na dopełnienie obowiązku wniesienia opłaty za przejazd i uchroni przed wystawieniem wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej. Ze względu na fakt, że na odcinkach koncesyjnych od pojazdów ciężkich nie pobiera się opłaty elektronicznej, a opłata za przejazd autostradą wnoszona jest w wyższej wysokości niż od pojazdów lekkich wprowadzono wyższą sankcję jednolitej wysokości, w stosunku do przypadku nieuiszczenia opłaty elektronicznej. Takie rozwiązanie jest zgodne z praktyką stosowania

opłaty dodatkowej jako opłaty proporcjonalnej do wysokości nieuiszczonej opłaty, np. wielokrotności wartości biletu.

Analogicznie, jak w przypadku opłaty elektronicznej, wprowadzono przepis określający, że od wnoszącego opłatę pobiera się jedną opłatę dodatkową, niezależnie od liczby dokonanych przejazdów autostradą lub jej odcinkiem, tym samym pojazdem, w trakcie jednej doby rozumianej jako okres od godziny 0⁰⁰ do godziny 24⁰⁰ w danym dniu.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że do uiszczenia sankcji za brak biletu za przejazd obowiązany będzie odpowiednio właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu. Rozwiązanie to gwarantuje, że skrócony został czas jej nałożenia i sposób dochodzenia do adresata tej dodatkowej opłaty, tj. do osób albo podmiotów, które widnieją w Centralnej Ewidencji Pojazdów, albo na które została dokonana rejestracja pojazdu poza granicami kraju. Należy przy tym mieć na uwadze, że posiadaczem albo użytkownikiem w myśl ustawy jest podmiot w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Opłata dodatkowa od wnoszącego opłatę za brak opłaty za przejazd nie będzie pobierana, jeżeli na kierującego tym pojazdem został nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi. Celem tej regulacji jest wyeliminowanie sytuacji jednoczesnego nałożenia kary grzywny na kierującego pojazdem oraz wystawienia wezwania do uiszczenia opłaty dodatkowej dla wnoszącego opłatę.

W przypadku analizy danych dotyczących przejazdu pojazdów po autostradzie płatnej lub jej odcinkiem i dokonanych wpłat za te przejazdy, po stwierdzeniu niewniesienia opłaty albo nieważności biletu autostradowego, pobierana jest opłata dodatkowa. Brak opłaty za autostradę (poza wyżej opisanymi przypadkami) skutkuje wezwaniem do opłaty dodatkowej. Wzywającym do opłaty jest Szef KAS. Szef KAS wystawiał będzie wezwanie odpowiednio do właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu do wniesienia opłaty dodatkowej. Przepisy projektowanej ustawy wprowadzają w celach gwarancyjnych katalog elementów, które musi zawierać wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej, tj. imię i nazwisko albo nazwę użytkownika wnoszącego opłatę, jego adres, numer PESEL albo NIP w przypadku przedsiębiorców, o ile został ustalony.

Wskazanie numeru rejestracyjnego pojazdu oraz miejsca ujawnienia naruszenia obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą, wraz ze wskazaniem daty i godziny, pozwoli na weryfikację, czy organ prawidłowo wystawił wezwanie i pozwoli

wezwanemu na wniesienie sprzeciwu. Pouczenie o prawie do wniesienia sprzeciwu będzie jednym z elementów wezwania.

Ze względu na fakt, że jeden przejazd bez wniesienia opłaty może zostać ujawniony kilkakrotnie, np. samochód może minąć więcej niż jedną bramownicę kontrolną, przewiduje się łączne podanie wszystkich udokumentowanych miejsc ujawnienia naruszenia na jednym wezwaniu. Należy podkreślić, że w takiej sytuacji niedopuszczalne jest wystawienie kilku wezwań dla jednego przejazdu, będącego tym samym czynem stanowiącym naruszenie obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą

Wezwanie będzie zawierać także informację o konsekwencji niewniesienia opłaty dodatkowej w terminie wskazanym w wezwaniu. W przypadku nieuiszczenia wskazanej w wezwaniu opłaty oraz we wskazanym tam terminie, wezwanie będzie stanowiło podstawę do wydania tytułu wykonawczego. Z uwagi na publicznoprawny charakter opłaty za przejazd autostradą do egzekucji należności zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, z późn. zm.).

W proponowanych przepisach za zasadę przyjęto, że adresat wezwania powinien uiścić opłatę dodatkową w terminie do 14 dni od dnia jego doręczenia. Jednocześnie proponuje się, aby w przypadku uiszczenia przedmiotowej opłaty w terminie do 7 dni od dnia doręczenia wezwania jej wysokość uległa obniżeniu przez adresata wezwania o 100 zł.

Projektowane przepisy regulują ponadto sposób pobierania opłaty dodatkowej, poboru odsetek od nieterminowej wpłaty oraz kwestię przedawnienia dochodzenia tej opłaty. I tak:

- 1) wskazano, że w przypadku nieterminowego wniesienia opłaty dodatkowej pobiera się odsetki za zwłokę w wysokości odsetek od zaległości podatkowych;
- 2) wskazano, że odsetek nie pobiera się, jeżeli ich wysokość nie przekraczałyby dwunastokrotności wartości opłaty pobieranej przez operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041, z późn. zm.) za traktowanie przesyłki listowej jako przesyłki poleconej;

- 3) przyjęto, że opłata dodatkowa wraz z odsetkami ustawowymi za zwłokę będzie podlegała przymusowemu ściągnięciu w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;
- 4) określono termin przedawnienia dochodzenia zaległej opłaty dodatkowej i będzie ten okres upływał po 5 latach, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłata dodatkowa powinna zostać wniesiona.

Pobierane kwoty opłat dodatkowych, identycznie jak opłat za przejazd autostradą, będą stanowić przychód Krajowego Funduszu Drogowego. Jednocześnie w zakresie doręczenia wezwania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 37gf

Wnoszący opłatę celem ochrony przed skutkami wezwania będzie miał zagwarantowane prawo do wniesienia sprzeciwu. Wniesienie sprzeciwu nie zwalnia z obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu uiszczona opłata dodatkowa będzie podlegać bezzwłocznemu zwrotowi na wskazany przez adresata wezwania, w sprzeciwie, rachunek bankowy albo rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej.

Każdorazowo po rozpatrzeniu sprzeciwu i jego uwzględnieniu właściwy organ będzie zawiadamiał wnoszącego sprzeciw o jego pozytywnym rozpatrzeniu.

Odmienny tryb postępowania będzie miał miejsce, w sytuacji gdy właściwy organ po rozpatrzeniu sprzeciwu nie podzieli przedstawionej argumentacji w świetle posiadanych dowodów, bowiem rozstrzygnięcie negatywne będzie zawarte w decyzji, w stosunku do której – w zakresie nieuregulowanym w ustawie – będą miały zastosowanie odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

W celu uregulowania szczegółowych rozwiązań dotyczących poboru i zwrotu opłaty dodatkowej stosowne rozporządzenie wyda minister właściwy do spraw finansów publicznych, w którym określi termin, sposób i tryb dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej oraz sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS, mając na uwadze sprawne rozliczanie tej opłaty oraz efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów KFD.

Celem zagwarantowania efektywnego poboru kwot należnych z tytułu przejazdu autostradą płatną minister właściwy do spraw finansów publicznych będzie mógł, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inny organ KAS do poboru tej opłaty.

Art. 37gg

Zabezpieczenie wpływów do KFD przy jednoczesnym udroźnieniu przejazdu płatnymi autostradami wymaga szczególnych regulacji w zakresie dochodzenia niepobraných opłat od tzw. zagranicznych podmiotów, których pojazdy przemieszczały się po takich autostradach bez należnej opłaty. Kontrola Szefa KAS może odbywać się na terytorium całego kraju. Stąd w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą, że wnoszący opłatę nie uiścił opłaty za poprzednie przejazdy autostradą lub jej odcinkiem, funkcjonariusz lub inspektor dokonujący kontroli pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej, w łącznej wysokości za każdy z tych przejazdów. Taka sytuacja może mieć miejsce tylko w przypadku, gdy wnoszący opłatę ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej lub bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot wnoszący kaucję, lub przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu Krajowej Administracji Skarbowej, przy czym koszty przelewu ponosi podmiot wnoszący kaucję. Do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą oraz poboru kaucji w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej uprawnieni są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. W przypadku poboru kaucji w formie gotówkowej wymagane jest pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania. Z uwagi na potrzebę zachowania jednolitości dokumentów stosowanych przy poborze kaucji przez funkcjonariuszy i inspektorów dokonujących kontroli upoważniono ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru pokwitowania pobranej kaucji w formie gotówkowej.

Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd

skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne tego urzędu. W sytuacji wniesienia opłaty dodatkowej w terminie 14 dni od dnia wniesienia tej opłaty – kaucja zostanie zwrócona.

W przypadku nieuiszczenia kaucji osoba przeprowadzająca kontrolę kieruje lub usuwa pojazd, na koszt wnoszącego opłatę, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Wprowadzona instytucja zatrzymania powinna prewencyjnie wpłynąć na wywiązywanie się właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdu z obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej.

Ponieważ opłata za przejazd autostradą płatną jest świadczeniem publicznym przez wszystkich korzystających z autostrad, ponoszonym w celu budowy i utrzymania dróg krajowych, w tym autostrad, zatem powinna być uiszczana przez wszystkich, a korzystający z tych autostrad, którzy uporczywie i wielokrotnie unikają jej płacenia, naruszają art. 84 Konstytucji RP. Stąd też konieczne jest wyposażenie Szefa KAS w skuteczne narzędzia oddziaływania prewencyjnego.

Zwrot pojazdu z parkingu następuje po wniesieniu kaucji. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tj. za jego usunięcie, strzeżenie i przechowywanie pojazdu w wyznaczonym miejscu zostanie pobrana opłata. Tym samym nie został wprowadzony nowy albo dodatkowy tryb zatrzymania pojazdu poruszającego się po drodze publicznej.

W przypadku nieuiszczenia tej opłaty dodatkowej lub nieodebrania pojazdu z parkingu w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie uwzględnienia sprzeciwu stanie się ostateczna, do środka transportu stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 37gh

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów, z tego względu zachodzi konieczność jednolitego uregulowania zasad umocowania pełnomocników do wykonywania czynności w imieniu swoich mocodawców. Biorąc pod uwagę, że Szef

KAS nie jest organem podatkowym w zakresie wykonywania zadań związanych z poborem opłat drogowych, przepisy działu IV rozdziału 3a Ordynacji podatkowej powinno się stosować odpowiednio.

Art. 37gi

W przepisie tym, w celu zapewnienia prawidłowego poboru opłaty za przejazd autostradą, wprowadzono karę grzywny w wysokości 500 zł nakładaną na kierującego pojazdem za naruszenie obowiązków wynikających z art. 37a ust. 28 pkt 1 projektowanej ustawy. Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem nie rozpoczyna przejazdu autostradą lub jej odcinkiem w przypadku braku biletu autostradowego ważnego w dacie planowanego przejazdu lub braku prawidłowo funkcjonującego zewnętrznego systemu lokalizacyjnego, urządzenia pokładowego albo urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, zapewniających przekazywanie danych geolokalizacyjnych. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli naruszenia tych obowiązków kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

Art. 37gj

W celu zapewnienia prawidłowego poboru opłaty za przejazd autostradą płatną przewidziano sytuację, w której kierujący porusza się pojazdem lekkim, w którym wprowadzono zmiany (zakrywanie, ozdabianie tablic rejestracyjnych lub ograniczanie ich czytelności, w tym mocowanie tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż przeznaczonych do tego) uniemożliwiające jego identyfikację, wprowadzono karę grzywny w wysokości 500 zł.

W przypadku nałożenia takiej kary na kierującego nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone w art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281) w związku z art. 60 ust. 1 pkt 2, 3 i 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 37gk

Prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego za czyny, o których była mowa powyżej, będzie przysługiwało funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariuszom Policji oraz inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.

Podobnie jak w innych regulacjach orzekanie w sprawie nałożenia kary grzywny następować będzie w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457).

Art. 39b ust. 1 pkt 5ba i 11f

Niewniesienie opłaty za przejazd powoduje uszczerbek w dochodach Krajowego Funduszu Drogowego, dlatego zasadne jest, aby środki z sankcyjnej opłaty dodatkowej oraz kar grzywnien go rekompensowały i stanowiły również przychód Funduszu.

Art. 39f ust. 1 pkt 5 i art. 39k ust. 4

Zmiana ma na celu doprecyzowanie zasad wydatkowania środków Funduszu na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą przez wprowadzenie katalogu podmiotów, które mogą wydatkować środki Funduszu przeznaczone na ten cel, w związku z powierzonymi im zadaniami. Należy podkreślić, że Szef KAS ma możliwość delegowania swoich zadań na inne organy Krajowej Administracji Skarbowej, w szczególności naczelników urzędów skarbowych i dyrektorów izb administracji skarbowej. Biorąc pod uwagę, że zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez Centrum Informatyki Resortu Finansów, państwowe jednostki budżetowe są uwzględnione we wprowadzanym katalogu podmiotów. Wskazane jednostki są też wymienione jako uprawnione do złożenia wniosku o wypłatę ze środków Funduszu do Banku Gospodarstwa Krajowego.

Należy podkreślić, że zmiana nie wpływa na zakres wydatków realizowanych ze środków Funduszu i nie będzie prowadziła do finansowania kosztów osobowych we wskazanych w katalogu podmiotach.

Konsekwencją rozwiązań zawartych w projekcie jest rozszerzenie katalogu wydatków Funduszu m.in. o prowizję za wydanie biletów oraz dla dostawców kart flotowych, wypłaty dla koncesjonariuszy.

Art. 39l ust. 2 pkt 2

Z uwagi na przesądzenie, że prowizja za wydanie biletów autostradowych oraz dla dostawców kart flotowych będzie stanowiła wydatek płatny ze środków Funduszu, rozszerza się zakres spraw mających być uregulowanych w porozumieniu zawierającym

między ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych a Bankiem Gospodarstwa Krajowego o sposób i termin dokonywania wpłat ze środków Funduszu na te cele.

2. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

Art. 13ha ust. 4a–4c i ust. 8

W celu utrzymania realnej wartości stawek opłaty elektronicznej wprowadza się ich waloryzację o wskaźnik inflacji. Sposób waloryzacji określa art. 13ha ust. 4a i 4b. Zgodnie z tym przepisem stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową ulega podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. W przepisach określono, że stawki zwaloryzowanej opłaty nie mogą przekroczyć stawek maksymalnych wynikających z innych przepisów.

Wskaźnik wzrostu cen ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału, każdego roku.

Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki opłaty elektronicznej, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

Art. 13hb

W celu efektywnego wykonywania swoich zadań i zarządzania poborem opłaty elektronicznej minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do wykonywania zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej, które w optymalny sposób zapewnią skuteczne wykonywanie zadań.

Zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez państwową jednostkę budżetową – Centrum Informatyki Resortu Finansów. Zasady wydatkowania środków Funduszu są uregulowane w ustawie, z tego względu zachodzi konieczności doprecyzowania, że zadania informatyczne dotyczące Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być realizowane przez Centrum Informatyki Resortu Finansów.

Art. 13i

Doprecyzowano przepisy zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w odniesieniu do definicji właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu. W ust. 4ab dla kierującego pojazdem wprowadzono możliwość odmowy przejazdu, w przypadku gdy: właściciel, posiadacz albo użytkownika pojazdu nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe, albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie tych danych,

Art. 13ia

Zniesienie obowiązku podania szczegółowych danych pojazdu samochodowego – marka, model, norma EURO, rok produkcji, pojemność skokowa silnika i maksymalna moc netto silnika oraz numer VIN – stanowi odpowiedź na postulaty przedsiębiorców (przewoźników). Podawanie tak szerokiego katalogu informacji mogłoby stanowić uciążliwość dla cudzoziemców (brak danych w Centralnej Ewidencji Pojazdów). Po analizie w opinii pobierającego opłatę korzyść z posiadania tych danych jest mniejsza niż uciążliwość dla przedsiębiorców i z tego względu zniesiono ten obowiązek w projektowanych przepisach. Ponadto doprecyzowano, że podawanie danych dotyczących rodzaju paliwa będzie wymagane jedynie w przypadku, gdy ewentualne zróżnicowanie stawek opłaty elektronicznej będzie tego wymagało. Za celowością takiego rozwiązania przemawia również porównanie z innymi europejskimi systemami poboru opłat drogowych.

W razie stwierdzenia, że dane w rejestrze wpływające na wysokość opłaty elektronicznej są niezgodne ze stanem faktycznym lub nie są potwierdzone w złożonych dokumentach, Szef KAS usuwa te dane zawarte w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że usunięciu podlega wyłącznie informacja o rodzaju paliwa, określeniu dopuszczalnej masy całkowitej i poziomie emisji zanieczyszczeń pojazdu. Po usunięciu danych opłatę nalicza się wg stawki maksymalnej wynikającej z przepisów. Omawiane rozwiązanie jest szczególnym dodatkowym mechanizmem zapobiegającym uszczupleniu dochodów z tytułu opłaty elektronicznej, a co do zasady podanie nieprawdziwych danych podlega sankcji przewidzianej w art. 13k. Usunięcie innych danych niż wskazane powyżej byłoby bezcelowe, bowiem dane te nie wpływają na wysokość opłaty, a ich brak mógłby uniemożliwić identyfikację podmiotów

naruszających przepisy, np. w przypadku usunięcia danych o numerze rejestracyjnym pojazdu czy jego właścicielu.

Przepis ten reguluje kwestię okresu przechowywania danych osób uiszczających opłatę elektroniczną (właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu) w rejestrze prowadzonym przez Szefa KAS w SPOE KAS. Ze względu na fakt, że wzrosło liczbą okazjonalnie korzystających z systemu, zasadne jest wydłużenie tego okresu z 12 na 36 miesięcy. Pozwoli to uniknąć sytuacji wielokrotnego, ponownego obowiązku zakładania konta i uzupełniania danych w rejestrze, np. o urządzeniu czy pojazdach. Proponowany okres stanowi próbę wyważenia między wygodą korzystającego z systemu a ograniczeniem zakresu danych przetwarzanych przez Szefa KAS.

Ze względu na wydłużenie do 9 miesięcy okresu, w którym Główny Inspektor Transportu Drogowego może wszcząć postępowanie związane z ujawnionymi naruszeniami w zakresie uiszczenia opłaty elektronicznej, zasadne jest analogiczne uregulowanie okresu przetwarzania danych geolokalizacyjnych, tj. jego wydłużenie z 6 do 9 miesięcy.

Art. 13ib nowe brzmienie ust. 1 pkt 2

Przepis ten reguluje zakres niezbędnych danych, do których przekazania obowiązani są uiszczający opłatę elektroniczną i bez których niemożliwe byłoby ustalenie wysokości należnej opłaty elektronicznej, tym samym jej skuteczne naliczenie w SPOE KAS. Celem Krajowej Administracji Skarbowej jest pobór opłaty elektronicznej, w sposób minimalizujący uciążliwość dla podmiotów zobowiązanych. Z przeprowadzonych konsultacji z branżą transportową wynika, że ze względu na specyfikę procesów logistycznych, tj. częste zmiany naczep i przyczep podłączanych do pojazdów, podawanie ich numeru rejestracyjnego wiąże się z dużym nakładem pracy. Po analizie tego zagadnienia postulat ten został uwzględniony w projektowanych przepisach. W opinii Krajowej Administracji Skarbowej uchylenie obowiązku podania numeru rejestracyjnego przyczepy lub naczepy nie wypłyne na możliwość skutecznego poboru opłaty elektronicznej z wykorzystaniem SPOE KAS.

Art. 13iba i art. 13ibb

Możliwość korzystania z usług profesjonalnych podmiotów wyspecjalizowanych w obsłudze kierowców pojazdów ma na celu ułatwienie wykonywania obowiązków związanych z uiszczaniem opłat drogowych. Podobne usługi podmiotów wyspecjalizowanych w obsłudze kierowców są powszechną praktyką stosowaną

w systemach poboru opłat drogowych w Europie, w szczególności w krajach takich jak: Niemcy, Francja, Belgia, Hiszpania, Austria czy Włochy. Analogiczny sposób rejestracji i rozliczania opłaty elektronicznej istnieje również w obecnie funkcjonującym Elektronicznym Systemie Poboru Opłat SPOE KAS, jednak nie jest on uregulowany powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. Ze względu na zmiany w sposobie poboru opłaty elektronicznej wprowadzone ustawą z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1087), w szczególności przesądzenie, że SPOE KAS jest systemem teleinformatycznym administracji publicznej, oraz wprowadzenie rejestru uiszczających opłatę elektroniczną, konieczne jest określenie zasad świadczenia tego typu usług w przepisach ustawowych.

Dlatego wprowadza się możliwość wykonywania określonych obowiązków związanych z uiszczaniem opłaty elektronicznej lub wnoszenia opłaty za przejazd przez dostawcę kart flotowych, w imieniu właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. Rejestracja, aktualizacja danych lub uzupełnienie rejestru będą wymagały zawarcia stosownej umowy przez dostawcę kart flotowych z właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem pojazdu, na mocy której dostawca kart flotowych będzie uprawniony do wykonywania w SPOE KAS czynności związanych z uiszczaniem opłat drogowych w imieniu mocodawcy. Przepisy określają obowiązek dostarczenia na żądanie Szefa KAS dokumentów potwierdzających fakt zawarcia umowy z właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem pojazdu. Przepisy określają odpowiedzialność dostawcy kart flotowych, w szczególności nakładając obowiązek wniesienia zabezpieczenia. Należy również podkreślić, że użytkownik systemu może samodzielnie wybierać taką formę płatności, korzystając z dostępnych funkcjonalności systemu.

W projektowanych przepisach przewiduje się odpowiedzialność dostawcy kart flotowych za nieuiszczenie opłaty przez właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem tzw. „post-paid”. Z tego względu nie jest konieczne złożenie zabezpieczenia przez właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. W przypadku trybu przedpłaconego niemożliwe jest powstanie sytuacji nieuiszczenia opłaty.

Kolejne przepisy określają, że dostawca kart flotowych musi zawrzeć umowę z Szefem KAS. Jej należyte wykonanie będzie zabezpieczało w zakresie technicznym przeprowadzenie testów integracyjnych, a w pozostałym zakresie, przede wszystkim

finansowym, wniesione zabezpieczenie. W celu określenia zasad współpracy między Szefem KAS a dostawcą kart flotowych wprowadza się jednolite warunki umowy, do której może przystąpić każdy podmiot świadczący usługę pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem. Projektowana ustawa określa wymagane elementy umowy, które zostaną jednolicie określone dla każdego podmiotu przystępującego do jej zawarcia. Zapewnienie określenia istotnych warunków zawieranej umowy zagwarantuje równość i przejrzystość współpracy między stroną publiczną i prywatną oraz służy zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa.

Za wykonanie zadań związanych z rejestracją użytkowników SPOE KAS i rozliczania należnych opłat za przejazd drogami płatnymi dostawcom kart flotowych będzie przysługiwała prowizja od uiszczonych opłat z wykorzystaniem tej formy płatności. Ustala się, że prowizja dla dostawcy karty flotowej będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Dodatkowo ustala się maksymalną kwotę prowizji stanowiącej podstawę do wyliczenia wynagrodzenia dostawcy karty flotowej na poziomie 1,5% od wartości pobranych i przekazanych opłat, co jest wartością odpowiadającą maksymalnym stawkom rynkowym za świadczenie usług pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem. Wysokość prowizji zostanie określona, w drodze rozporządzenia, przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Jednocześnie, mając na uwadze możliwość dynamicznych zmian gospodarczych oraz prawnych, wprowadza się mechanizm ustanawiania wartości stawki prowizji. Koszty ponoszone przez dostawców kart flotowych będą najwyższe w momencie integracji ze SPOE KAS. Z tego względu długookresowo możliwe będzie zmniejszenie prowizji i tym samym ograniczenie kosztów ponoszonych z Funduszu.

W celu zapewnienia ciągłości poboru opłaty elektronicznej wprowadza się obowiązek przekazywania Szefowi KAS w czasie rzeczywistym informacji o zakończeniu świadczenia usług pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem, w tym usług związanych z rozliczaniem opłat drogowych właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu. Przedmiotowy przepis jest niezbędny w celu uniknięcia sytuacji, w której właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu będzie dokonywał przejazdów po drogach płatnych bez posiadania odpowiedniego zabezpieczenia lub środków na pokrycie należności wynikających z

przejazdów po ustaniu świadczenia usług przez dostawcę kart flotowych. Tym samym zdejmuje się odpowiedzialność z dostawcy kart flotowych, który prawidłowo poinformował Szefa KAS o ustaniu świadczenia usług pośrednictwa.

Określa się również sposób postępowania właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu zarejestrowanego w SPOE KAS po zakończeniu świadczenia dla niego usług przez dostawcę kart flotowych. Zobowiązany będzie on przed rozpoczęciem przejazdu po drogach płatnych do złożenia Szefowi KAS zabezpieczenia w przypadku, w którym nadal zainteresowany będzie korzystaniem z usługi w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem tzw. „post-paid”. Regulacja ta wprowadzana jest w celu zapewnienia ciągłości poboru opłat i zabezpieczenia przychodów Funduszu.

W art. 13ibb określono wymogi dla zabezpieczenia ustanawianego przez dostawców kart flotowych z tytułu opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą wnoszonych w imieniu właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. Ustanowienie zabezpieczenia jest konieczne ze względu na odpowiedzialność dostawcy kart flotowych za ubytek w tych opłatach wnoszonych w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem.

Przewidziano możliwość stosowania różnego rodzaju zabezpieczeń. Zabezpieczenie może być ustanawiane w formie: pieniężnej, gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej, poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań została oceniona na poziomie co najmniej BBB+ albo Baa 1. Określono warunki, które powinno spełniać zabezpieczenie, w tym, że zabezpieczenie ustanawiane jest na okres nie krótszy niż rok. Zaproponowane rozwiązanie zapewni ochronę dochodów z tytułu opłat drogowych wnoszonych za pośrednictwem dostawców kart flotowych.

Art.13ibc

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów, z tego względu zachodzi konieczność jednolitego uregulowania zasad umocowania pełnomocników do wykonywania czynności w imieniu swoich mocodawców. Biorąc pod uwagę, że Szef KAS nie jest organem podatkowym w zakresie wykonywania zadań związanych z poborem opłat drogowych, przepisy działu IV rozdziału 3a Ordynacji podatkowej powinny się stosować odpowiednio.

Art. 13k ust. 4

Zmiana przepisu ust. 4 w art. 13k ma na celu doprecyzowanie osób, które podlegać będą sankcjom karnym w przypadku stwierdzenia naruszenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 13l. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a–2d, wymierza się właścicielowi albo posiadaczowi, albo użytkownikowi pojazdu, albo korzystającemu z drogi w przypadku określonym w art. 13ia ust.19.

Art. 13n

Zgodnie z obecnym brzmieniem przedmiotowego przepisu okres przedawnienia naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wynosi 6 miesięcy – po upływie tego okresu nie jest możliwe wszczęcie postępowania w związku ze stwierdzonym naruszeniem. W miejscu należy stwierdzić, że przedmiotowy termin przedawnienia jest aż czterokrotnie krótszy niż okres przedawnienia w przypadku innych naruszeń obowiązków nałożonych na podmioty wykonujące transport drogowy [patrz art. 92c ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.)]. Jednocześnie nowela z dnia 6 maja 2020 r. rozszerzyła katalog podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Oprócz właściciela i posiadacza pojazdu sankcje z tego tytułu ponosić też będą użytkownicy pojazdu oraz korzystający z dróg publicznych niebędący jednocześnie właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu. Stwarza to konieczność dokonywania przez organ kontrolny bardziej dogłębnych ustaleń w celu ustalenia podmiotu odpowiedzialnego za naruszenie, a także stwarza ryzyko podejmowania przez podmioty zobowiązane prób wzajemnego przerzucania się odpowiedzialnością, czego konsekwencją może być przedawnienie naruszenia na mocy art. 13n ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W związku z powyższym, w celu zapewnienia szczelności SPOE KAS i ograniczenia niepożądanych zachowań korzystających z dróg, proponuje się wydłużenie okresu przedawnienia do 9 miesięcy oraz przesądzenie, że pierwsze wszczęcie postępowania na podstawie art. 13k ust. 1–2d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przerywa bieg przedawnienia.

Art. 13na

Przepis doprecyzowuje katalog czynów sankcjonowanych, stanowiących naruszenie obowiązków nałożonych w ustawie, na kierującego o rozpoczęcie przejazdu:

- 1) bez numeru referencyjnego, o którym mowa w art. 13ia ust. 8;

- 2) pojazdem, który nie został przez właściciela, posiadacza albo użytkownika wyposażony w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie tych danych.

Wypełnienie sankcjonowanych obowiązków jest konieczne do uiszczenia opłaty elektronicznej, z tego względu zasadne jest, aby za ich naruszenie groziła sankcja.

Art. 13naa

Wprowadza się też zakaz posiadania zakrytych lub ozdobionych tablic rejestracyjnych oraz znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają ich czytelność, oraz zakaz umieszczania tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone. Adresatem tego zakazu jest kierujący pojazdem samochodowym. Celem jest wprowadzenie możliwości nałożenia sankcji adekwatnej (równej) za nieuiszczenie opłaty elektronicznej, co zagwarantuje, że takie zachowanie nie będzie opłacalnym ekonomicznie sposobem postępowania w celu uniknięcia uiszczenia opłaty. Czytelność tablic rejestracyjnych jest niezbędnym warunkiem do identyfikacji pojazdu na drodze i kontroli obowiązków uiszczenia opłat drogowych.

Art. 13p

Celem wprowadzenia uregulowań art. 13p jest określenie sposobu współpracy Szefa KAS z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad lub koncesjonariuszem w zakresie zmiany organizacji ruchu. Zapewnienie właściwej organizacji ruchu jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego, skutecznego i bezpiecznego poboru opłaty za przejazd autostradą lub poboru opłaty elektronicznej. Zobowiązanie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub koncesjonariusza, jako zarządcy dróg, do uzgodnienia organizacji ruchu w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku jest konieczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, prawidłowości poboru opłaty oraz właściwego oznakowania.

Art. 40a ust. 5

Nadanie nowego brzmienia delegacji do wydania rozporządzenia ma na celu jego uzupełnienie o określenie:

- 1) trybu, sposobu i terminu przekazywania środków finansowych pochodzących z kar grzywny na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, o których mowa w

art. 13na ust.1 i art. 13naa ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

- 2) warunków wnoszenia opłaty elektronicznej;
- 3) trybu, sposobu i terminu dokonywania zwrotu opłaty elektronicznej w przypadku, gdy opłata ta została wniesiona w kwocie wyższej niż należna oraz nienależnie pobranej opłaty elektronicznej;
- 4) trybu, sposobu i terminu dokonywania zwrotu zabezpieczenia.

Rozszerzenie upoważnienia pozwoli na uregulowanie w rozporządzeniu spraw, które w dotychczasowym systemie viaTOLL były regulowane w umowie z użytkownikiem lub ogólnych warunkach umowy tzw. OWU.

3. Zmiana w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji

Celem zmian zaproponowanych w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji jest umożliwienie stosowania przepisów tej ustawy do dochodzenia w drodze egzekucji administracyjnej opłaty dodatkowej pobieranej w przypadku niewniesienia opłaty za przejazd autostradą. W związku z tym w art. 3a w § 1 we wprowadzeniu do wyliczenia dodano wyrazy „oraz opłat dodatkowych” oraz po pkt 4 dodano pkt 4a, umożliwiając tym samym prowadzenie egzekucji administracyjnej „z wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej”. Ponadto uzupełniono katalog dokumentów, w oparciu o które stosuje się egzekucję administracyjną, o ile zostało w nich zamieszczone pouczenie, że stanowią one podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego, o wezwaniu do wniesienia opłaty dodatkowej.

4. Zmiana w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji

W projektowanym art. 37gd ust. 1 do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, uprawnieni będą również funkcjonariusze Policji przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, stąd potrzeba zmiany w art. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2020 r. poz. 360, z późn. zm.) przez zmianę ust. 3 i uchylenie ust. 4.

5. Zmiana w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów. W ramach e-Urzędu możliwe będzie dokonanie czynności w zakresie wniesienia opłaty za przejazd lub uiszczenia opłaty elektronicznej. Proponowany przepis uchroni użytkowników e-Urzędu od konieczności ponownego składania pełnomocnictw w celu wykonywania czynności związanych z opłatami drogowymi. Biorąc pod uwagę sposób funkcjonowania e-Urzędu, zasadne jest, aby istniał jednolity zakres czynności, jakie pełnomocnicy mogą wykonywać w imieniu swoich mocodawców.

6. Zmiana w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia

W związku z faktem, że w art. 13naa ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przewidziano karę grzywny w wysokości 1500 zł, niezbędne jest dokonanie zmiany w art. 96 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, przez dodanie § 1ac do tego artykułu. Tym samym został poszerzony katalog wysokości kar grzywny przewidzianych w tym kodeksie.

7. Zmiana w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Wszystkie zmiany proponowane w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym stanowią konsekwencję nadania Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) uprawnień do prowadzenia kontroli wnoszenia opłat i nakładania grzywien w związku z wdrożeniem nowego systemu poboru opłat za przejazd autostradą. Konieczne jest w szczególności przesądzenie w ww. ustawie regulującej ustrój ITD, że kompetencje nadane ITD na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (np. do dokonywania szczegółowych czynności kontrolnych) obejmują również ww. nowe zadania nałożone na ITD na mocy procedowanej nowelizacji.

8. Zmiany w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne

Z uwagi na planowane wdrożenie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz zważywszy, że:

- 1) przed rozpoczęciem przejazdu po drodze płatnej nałożony jest obowiązek rejestracji w systemie,

- 2) najwygodniejszym sposobem uwierzytelniania użytkowników w systemach podmiotów publicznych jest profil zaufany,
- 3) profil zaufany może być używany przez kierowców wielokrotnie

– proponuje się wprowadzenie zmian polegających na uchyleniu art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, z późn. zm.), który stanowi podstawę wydania tymczasowego profilu zaufanego z ograniczonym 3-miesięcznym okresem ważności, oraz jednocześnie metoda potwierdzania tymczasowego profilu zaufanego zostanie wprowadzona jako metoda alternatywna dla potwierdzania profilu zaufanego.

Postulowana zmiana zostanie zrealizowana w taki sposób, że dotychczasowa metoda potwierdzania tożsamości osoby fizycznej w trybie wideoidentyfikacji stosowana przed wydaniem tymczasowego profilu zaufanego umocowana w art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne znajdzie zastosowanie jako jeszcze jeden sposób potwierdzania profilu zaufanego, przy czym jego ważność i możliwość przedłużania tej ważności będzie ustalana na zasadach dotychczasowych dotyczących profilu zaufanego potwierdzanego w sposób określony w art. 20c tej ustawy.

W okresie funkcjonowania usługi zdalnego potwierdzania tożsamości w trybie wideoidentyfikacji potwierdzono do końca roku 2020 prawie 38 tysięcy profili zaufanych, co znaczy, że usługa wychodzi naprzeciw obecnemu zapotrzebowaniu.

Zakładając rozwój metod wideoidentyfikacji i, co za tym idzie, możliwe stopniowe zastępowanie w ten sposób potwierdzania tożsamości podczas fizycznej obecności osoby okazującej dokument tożsamości, nowe przepisy zakładają możliwość upoważnienia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji jednostki podległej lub nadzorowanej do potwierdzenia profilu zaufanego przy użyciu takiej metody (art. 20cb ust. 4 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne).

Ponadto, mając na uwadze, że metody zdalnej weryfikacji tożsamości osoby fizycznej wykorzystujące weryfikację wizerunku przekazywanego za pośrednictwem transmisji audiowizualnej, nawet stosowane łącznie z dodatkowymi czynnikami zwiększającymi bezpieczeństwo, o których mowa w projektowanym art. 20cb ust. 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania

publiczne, są rozwiązaniami nowymi i, co za tym idzie, mogą przejściowo okazać się niewystarczająco bezpieczne dla wydania środka identyfikacji elektronicznej, przewiduje się w takich przypadkach możliwość natychmiastowego zawieszenia lub zaprzestania świadczenia usługi opartej o taką metodę (art. 20cb ust. 6).

9. Zmiana w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej

Art. 2 ust. 2

Z uwagi na przejęcie przez Szefa KAS zadań w zakresie poboru opłat za przejazd autostradą oraz realizacji kontroli związanych z prawidłowością wypełnienia tego obowiązku rozszerzeniu uległ katalog zadań Szefa KAS na podstawie projektowanej ustawy. W związku z faktem, że kontrola prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, będzie wykonywana przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, stosownej zmiany należy dokonać w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 422, z późn. zm.).

Art. 54 ust. 2

Konieczność uzupełnienia tego przepisu wynika z faktu, że kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą będzie podlegać kontroli celno-skarbowej.

Art. 62 ust. 5

Charakter wykonywanych zadań implikuje również dokonanie zmiany w art. 62 ust. 5 gdzie niezbędnym jest dodanie nowej lit. w pkt 1, co umożliwi realizację czynności kontrolnych na podstawie stałego upoważnienia.

Art. 62 ust. 6

Biorąc pod uwagę zwiększenie zakresu kontroli celno-skarbowej na drogach publicznych i drogach wewnętrznych na ogólnych zasadach, kontrola będzie wykonywana przez umundurowanego funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, a legitymacja będzie okazywana na żądanie.

Art. 69 ust. 1

Mając na względzie, że kontrole prowadzone na drogach publicznych i drogach wewnętrznych są realizowane przez różne służby, a tryb ich przeprowadzenia wynika wprost z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej w trakcie realizacji przedmiotowych czynności podczas kontroli celno-skarbowej będą stosowali ten sam tryb, jak pozostałe służby.

10. Zmiana w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw

W okresie przejściowym, od dnia uruchomienia SPOE KAS do dnia wygaszania dotychczasowego systemu do poboru opłaty elektronicznej, Szef KAS może uniemożliwić korzystanie z urządzeń pokładowych tzw. OBU w technologii DSRC, w przypadku gdy za ten sam przejazd po drogach publicznych, dokonany tym samym pojazdem została uiszczona opłata elektroniczna w nowym systemie. Pozwoli to zapobiec konsekwencjom błędów użytkowników polegających na dwukrotnym uiszczeniu opłaty elektronicznej ze względu na pozostawienie w pojeździe urządzenia OBU i jednoczesnemu wnoszeniu opłaty w nowym systemie.

Zmiana dodająca ust. 5a do art. 12 przedmiotowej ustawy jest w istocie zabiegiem porządkowym, precyzującym formę składania wniosku, o którym mowa w art. 12 ust. 5 przedmiotowej ustawy, dotyczącym zwrotu środków znajdujących się na koncie użytkownika w Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Dodany ust. 5 reguluje, że wnioski o zwrot środków na koncie użytkownika składa się w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy zmienianej w art. 1, tj. Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

11. Przepisy przejściowe i o wejściu w życie

Art. 11

Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS korzystający z systemu będą wносить opłatę za przejazd autostradą lub opłatę elektroniczną w tym systemie. W związku z tym nie ma potrzeby, aby te pojazdy zatrzymywały się w punktach poboru opłat. Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS Szef KAS udostępni możliwość przejazdu wyznaczonym pasem przez plac poboru opłat, w celu obsługi grupy pojazdów korzystających z nowego systemu, np. przez podniesienie

barier ruchomych (szlabanów). Przejazd wyznaczonym pasem będzie też możliwy dla pojazdów odbywających przejazd wyłącznie bezpłatną obwodnicą Gliwic oraz pojazdami zwolnionymi z opłat drogowych, np. pojazdami służb ratunkowych. Dodatkowo w okresie od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS do dnia wygaszenia systemu viaTOLL przejazd wyznaczonym pasem jest możliwy, jeżeli opłata za przejazd autostradą wnoszona jest w systemie viaTOLL z wykorzystaniem urządzenia pokładowego, jednak z wyłączeniem użytkowników korzystających z urządzeń viaAUTO w trybie przedpłaconym dla anonimowych użytkowników. Kierujący, którzy zdecydowali się korzystać z urządzeń viaAUTO, w tym trybie (anonimowym) będą musieli przejechać pozostałymi pasami ruchu ze względu na brak możliwości identyfikacji, czy dla danego numeru rejestracyjnego opłata została wniesiona.

Art. 12 i art. 17

W celu uniknięcia sytuacji, gdy wprowadzenie wyznaczonego pasa zostanie wykorzystane przez kierujących do uniknięcia uiszczenia opłaty za przejazd, wprowadza się zakaz wjazdu przez kierującego na autostradę pod groźbą sankcji w postaci mandatu karnego (art. 12). Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS będzie również pobierana opłata dodatkowa w przypadku nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą (art. 17).

Art. 13

Przewidziano możliwość obowiązywania po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy umowy, zawartej na podstawie art. 37gc ust. 2 ustawy o autostradach płatnych, na użyczenie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Szeferowi KAS gruntów na realizację zadań związanych z poborem opłat za przejazd autostradą. Ponieważ zaproponowana zmiana ww. art. 37gc ust. 1 dotyczy jedynie rozszerzenia zadań (o kontrolę prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą), na których cele użyczane są przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad grunty, nie ma potrzeby zawierania nowej umowy, szczególnie, że w zaproponowanym przepisie przewidziano również możliwość dokonywania jej zmian.

Art. 14 i art. 15

Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

(Dz. U. poz. 1387), będą miały zastosowanie nowe przepisy dotyczące możliwości przejęcia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych.

Z uwagi na fakt, że nowelizacja przepisów nie zakłada, w chwili obecnej, rozszerzenia sieci płatnych autostrad, opłata za przejazd autostradą lub jej odcinkiem według nowych zasad będzie pobierana na tych autostradach lub jej odcinkach, na których opłaty te były pobierane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 16 i art. 18

Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach zarządzanych przez Głównego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zostanie wprowadzony z dniem wygaśnięcia umów na obsługę manualnego poboru opłat, czyli 1 grudnia 2021 r.

Od dnia uruchomienia SPOE KAS możliwe będzie wnoszenie opłaty za przejazd autostradą poprzez przekazywanie danych geolokalizacyjnych, analogicznie jak dla pojazdów ciężkich. Możliwość ta zostaje wprowadzona w miejsce dotychczasowej metody uiszczania opłaty za przejazd w systemie elektronicznym z wykorzystaniem urządzeń viaAUTO, które nie będą mogły być wykorzystane po wygaszeniu systemu viaTOLL. Możliwość korzystania z wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu o dane geolokalizacyjne w okresie przejściowym do dnia 1 grudnia 2021 r. nie będzie dotyczyła motocykli, które również dziś nie mogą wnosić opłaty za przejazd z wykorzystaniem urządzenia viaAUTO.

Wprowadza się analogiczne zasady w przypadku rozliczeń pozostałego salda na kontach użytkowników jak w przypadku opłaty elektronicznej uregulowane w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Do dnia wygaszenia systemu viaTOLL obsługa użytkownika będzie odbywała się na dotychczasowych zasadach. Po wygaszeniu systemu viaTOLL, ze względu na zakończenie umów na obsługę użytkowników w zakresie telefonicznego centrum obsługi klienta oraz sieci dystrybucji, zwrot środków będzie odbywał się na elektroniczny wniosek użytkownika. W przypadku gdy wnoszenie opłaty odbywało się w trybie przedpłaconym dla anonimowych użytkowników, w celu potwierdzenia, że osoba uprawniona składa wniosek, wymagane będzie załączenie dokumentu potwierdzającego zakup urządzenia lub potwierdzenie dokonania wpłaty na konto użytkownika. Określono,

że po upływie 12 miesięcy od dnia wygaszenia systemu viaTOLL niezwrócone środki nie podlegają zwrotowi i stanowią dochód Krajowego Funduszu Drogowego.

Na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zawierano umowy dotyczące korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków. Przy zmianie rozporządzenia w przepisach przejściowych określano, że umowy (...) zawarte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, pozostają ważne przez okres, na który zostały zawarte. Umowy dotyczą *sensu stricto* władczego działania państwa, to jest poboru danin publicznych, co w oczywisty sposób pozostaje w sprzeczności z przyjętą formułą kontraktową. Z tych względów nie jest jasny charakter prawny zawartych umów.

W celu rozwiązania wszelkich wątpliwości i jasnego wskazania stanu prawnego, biorąc pod uwagę wygaszenie systemu viaTOLL, w przepisach przejściowych określono, że odpowiednio z chwilą wygaszenia systemu viaTOLL umowy te wygasną z mocy prawa.

Uregulowano również kwestię możliwości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą przy wykorzystaniu dotychczasowego systemu z wykorzystaniem urządzeń pokładowych viaAUTO do dnia jego wygaszenia, co ogłosi minister właściwy do spraw finansów publicznych, w drodze obwieszenia.

Art. 19

Nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2022 r. czynności przewidziane w art. 131ba ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych będą mogły być wykonywane za pośrednictwem przedsiębiorcy, z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych zawarł umowę o świadczenie usługi pośredniej obsługi klienta Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w trybie określonym w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych. Przed wejściem w życie przepisów projektowanej ustawy zostało wszczęte i zakończone postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego nr R/7/20/PO/G/416. Celem przepisu przejściowego jest, aby projektowane przepisy umożliwiły wykonanie wiążącej Skarb Państwa umowy. Przepisy zostały sformułowane biorąc pod uwagę możliwość wcześniejszego rozwiązania umowy lub zaprzestania jej wykonywania, np. ze względu na bankructwo przedsiębiorcy. W takim przypadku możliwe będzie zastosowanie nowego trybu wyłaniania podmiotów świadczących ten zakres usług na rzecz użytkowników SPOE KAS.

Art. 20

Przewidziano przepisy przejściowe, które spowodują, że kilkadziesiąt tysięcy tymczasowych profili zaufanych potwierdzonych w sposób, o którym mowa w art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, nie będzie wymagało ponownej weryfikacji tożsamości ich posiadaczy, aby mogły stać się profilami zaufanymi bez ograniczeń ważności i braku możliwości samodzielnego przedłużania.

Wnioski o utworzenie tymczasowego profilu zaufanego złożone przed dniem wejścia w życie ustawy zostaną rozpatrzone na podstawie dotychczasowych przepisów, tj. art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Tymczasowe profile zaufane potwierdzone po wejściu w życie ustawy również zostaną przekształcone z mocy prawa w profile zaufane o standardowym okresie ważności i z możliwością ich przedłużania samodzielnie przez posiadacza tego profilu.

Art. 21

Projekt przewiduje zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do czasu wydania nowego rozporządzenia, nie dłużej jednak niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Projektowany przepis pozwala także na dokonywanie zmian w dotychczasowym rozporządzeniu, precyzując jednocześnie, że zmiany te mogą odbywać się na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 22

Stosownie do postanowień ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) projekt ustawy zawiera maksymalny limit wydatków dla Szefa KAS, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Komendanta Głównego Policji oraz mechanizmy korygujące, mające zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. Limit wydatków dla Szefa KAS został ustalony w oparciu o szacowane koszty realizacji nowych zadań, tj. zmiany sposobu poboru opłaty przez Szefa KAS dla odcinków autostrad, na których obecnie pobór opłaty za przejazd prowadzi Szef KAS, tzw. państwowe autostrady płatne. Wejście w życie przedmiotowej ustawy nie wpłynie na poziom wydatków Krajowej Administracji Skarbowej, planowanych corocznie w ustawach budżetowych. Wykazane w limicie koszty realizacji nowych zadań zostaną

bowiem sfinansowane w ramach obecnie planowanych wydatków w ramach części budżetu państwa, w szczególności w ramach wydatków na działalność Krajowej Administracji Skarbowej, przez stosowne przesunięcia i zagospodarowanie obecnego potencjału rzeczowego i kadrowego.

Maksymalny limit wydatków dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczy wydatków na zakup i utrzymanie wyposażenia do realizacji zadań kontrolnych. Z kolei limit wydatków dla Komendanta Głównego Policji dotyczy kosztów integracji systemów teleinformatycznych Policji z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Ze względu na to, że wydatki te będą miały charakter jednorazowy, przewidziano wyłączenie stosowania mechanizmu korygującego, w sytuacji gdy ponoszone wydatki są zgodne z planem finansowym.

Art. 23

Projektowane przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia ustawy, z wyjątkiem przepisów:

- 1) stanowiących podstawę wydania aktów wykonawczych określających prowizję za wydanie biletów autostradowych oraz dla dostawców kart flotowych, które wejdą w życie po upływie 60 dni, co pozwoli przedsiębiorcom zainteresowanym świadczeniem tego typu usług na uzyskanie wiążącej informacji o wysokości prowizji jeszcze przed podpisaniem umowy;
- 2) regulujących możliwość waloryzowania stawki opłaty elektronicznej, które wejdą w życie w dniu 1 października 2021 r.;
- 3) dotyczących możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą za pośrednictwem elektronicznego biletu autostradowego, którego wprowadzenie zasady użytkowania oraz ponoszenia sankcji zostały uregulowane w art. 1 pkt 2 lit. a, d i e w zakresie art. 37a ust. 9–27, ust. 28 pkt 1 lit a i ust. 30, 34 i 35, które wejdą w życie od dnia 1 grudnia 2021 r. Data ta wynika z okresu obowiązywania umów z podwykonawcami świadczącymi usługę manualnego poboru opłaty za przejazd na odcinkach autostrad A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica. Świadczenie usługi manualnego poboru opłaty za przejazd na przedmiotowych odcinkach będzie trwało, na podstawie przytoczonych umów, do dnia 30 listopada 2021 r.

Informacje dotyczące projektu:

Projektodawca przeprowadzi ocenę skutków dla ochrony danych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) w związku z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów oraz konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacji. Do projektu ustawy nie wniesiono zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu – Magdalena Rzeczkowska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Prarat Dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych tel.: +48 220 4390 e-mail: tomasz.prarat@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2021-03-12</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac UD 145</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W obecnie funkcjonującym systemie poboru opłaty za przejazd autostradą konieczne jest zatrzymanie się na Miejscu Poboru Opłat (MPO) i oczekiwanie na podniesienie szlabanu, aby wjechać lub zjechać z autostrady, co przyczynia się do powstawania zatorów w okresach zwiększonego ruchu. Wpływa to również na negatywny odbiór systemu przez użytkowników i powoduje spadek poziomu atrakcyjności podróżowania po autostradzie płatnej.

Utrzymanie obecnego manualnego systemu wymaga znacznych nakładów finansowych, biorąc również pod uwagę konieczność wykonania modernizacji i remontów infrastruktury i sprzętu wykorzystywanego do obecnego systemu. Dodatkowo brak jest regulacji prawnych w zakresie współpracy Szefa KAS z tzw. podmiotami świadczącymi usługi, tj. dostawcami kart flotowych. Zmiana w sposobie poboru opłaty elektronicznej i wprowadzenie obowiązku rejestru uiszczających opłatę elektroniczną wymaga określenia zasad świadczenia tego typu usług w przepisach ustawowych.

Głównym celem proponowanego rozwiązania jest zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą przez Krajową Administrację Skarbową. Takie rozwiązanie jest niezbędne dla poprawienia przepustowości i ograniczenia zatorów dzięki nowej metodzie poboru opłaty w systemie swobodnego ruchu, tzw. „free flow”.

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

Wprowadzenie nowoczesnego i efektywnego poboru opłaty za przejazd autostradą w sposób nieograniczający przepustowości ruchu przez likwidację szlabanów, czyli przejazd typu „free-flow”, co przyczyni się do zwiększenia przepustowości autostrad płatnych i poprawy komfortu użytkowników.

Zmiana sposobu poboru długookresowo przyczyni się do zmniejszenia ponoszonych kosztów poboru opłaty za przejazd autostradą. Nie będzie konieczne wydatkowanie środków na utrzymanie i modernizację Manualnego Systemu Poboru Opłat.

Pobór opłaty za przejazd w systemie elektronicznym z wykorzystaniem technologii pozycjonowania satelitarnego pozwoli także elastycznie obejmować opłatą za przejazd nowe odcinki autostrad, bez konieczności budowy i utrzymania kosztowej infrastruktury służącej do poboru opłaty za przejazd autostradą. Powyższe rozwiązanie wymaga zmiany ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268).

Dla użytkowników korzystających z autostrad płatnych zostaną wprowadzone dwie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą:

- a) zakup elektronicznego biletu autostradowego, który każdorazowo będzie obowiązywał w określonym czasie i na wcześniej określonym przez użytkownika autostrady odcinku autostrady płatnej;
- b) na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (dalej „SPOE KAS”) i rozliczenie opłaty analogicznie jak to będzie miało miejsce dla pojazdów ciężkich, z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności,

użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).

Zakup biletu autostradowego będzie możliwy zarówno online, jak i w formie wydrukowanego biletu na stacji paliw czy w kiosku, co gwarantuje możliwość uiszczenia opłaty również osobom niekorzystającym z rozwiązań cyfrowych. Sprzedaż biletów za pośrednictwem przedsiębiorców będzie odbywać się w systemie prowizyjnym.

Użytkownik będzie mógł zarejestrować się w systemie SPOE KAS i wnieść opłatę przez przekazanie danych geolokalizacyjnych z wykorzystaniem przeznaczonych do tego urządzeń – za pomocą dogodnych metod płatności, np. kart flotowych. Wybór sposobu uiszczenia opłaty za przejazd autostradą będzie należał do użytkownika.

Przepisy przewidują również rozwiązania mające na celu utrzymanie szczelności systemu poboru opłat poprzez objęcie kontrolą prawidłowości uiszczenia opłat drogowych wszystkich użytkowników. Kontrolę będą przeprowadzać funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, oraz uzupełniająco funkcjonariusze Policji i inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego.

Korzyści wynikające z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą:

- zmniejszenie zatorów – brak konieczności zatrzymania pojazdów w MPO w celu uiszczenia opłaty za przejazd w MSPO oraz brak konieczności zatrzymania pojazdów uiszczających opłatę elektroniczną oraz opłatę za przejazd autostradą metodą elektroniczną,
- brak konieczności skomplikowanej i kosztownej integracji SPOE KAS z MSPO,
- brak konieczności ponoszenia kosztów wdrożenia i utrzymania systemu videotolling oraz jego integracji z MSPO, z obecnym Elektronicznym Systemem Poboru Opłat (ESPO) w technologii DSRC, brak konieczności ponoszenia kosztów integracji systemu videotolling ze SPOE KAS,
- zastosowanie jednego systemu kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, w tym bardziej precyzyjne określenie kategorii zespołu pojazdów i skuteczniejsza kontrola przez zastosowanie bardziej adekwatnych rozwiązań,
- możliwe objęcie poborem opłaty za przejazd odcinków autostrad obecnie niewyposażonych w MPO, bez konieczności ich budowy,
- poprawa odbioru systemu przez użytkowników w kontekście czasu przejazdu, łatwości korzystania i innowacyjności stosowanych rozwiązań, wygodnych metod płatności,
- brak konieczności ponoszenia kosztów rozbudowy i utrzymania MSPO i infrastruktury towarzyszącej,
- brak obowiązku zakupu i montażu urządzeń pokładowych przez użytkowników pojazdów lekkich,
- łatwa zmiana kategorii pojazdu w SPOE KAS w przypadku podłączenia do pojazdu lekkiego przyczepy – możliwość uiszczenia opłaty zgodnie z kategorią pojazdu w jednym systemie,
- otwartość na interoperacyjność na poziomie krajowym, we współpracy z koncesjonariuszami – możliwość objęcia jednolitym systemem poboru opłat także odcinków autostrad koncesyjnych.

W zakresie współpracy z podmiotami świadczącymi usługi tzw. kart flotowych projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). Wprowadza się definicję dostawcy kart flotowych oraz możliwość korzystania z usług profesjonalnych podmiotów wyspecjalizowanych w obsłudze pojazdów kierowców. Dodatkowo wprowadza się możliwość wykonywania określonych obowiązków związanych z uiszczeniem opłaty elektronicznej lub wnoszenia opłaty za przejazd przez dostawcę kart flotowych, w imieniu właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu, w tym rejestracji i aktualizacji danych w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. Przewiduje się również odpowiedzialność dostawcy kart flotowych za nieuiszczenia opłaty przez właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem tzw. „postpaid”.

Przepisy wprowadzają wymóg zawarcia przez dostawcę kart flotowych umowy z Szefem KAS. W celu określenia zasad współpracy między Szefem KAS a dostawcą kart flotowych wprowadza się jednolite warunki umowy, do której może przystąpić każdy podmiot świadczący usługę pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem. Projektowana ustawa określa wymagane elementy umowy, które zostaną jednolicie określone dla każdego podmiotu przystępującego do jej zawarcia. Zapewnienie określenia istotnych warunków zawieranej umowy zagwarantuje równość i przejrzystość współpracy między stroną publiczną i prywatną oraz służy zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa.

Dodatkowo ustala się maksymalną kwotę prowizji stanowiącej podstawę do wyliczenia wynagrodzenia dostawcy karty flotowej na poziomie 1,5%, co jest wartością odpowiadającą maksymalnym stawkom rynkowym za świadczenie usług pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw nie wprowadza regulacji wpływających na istniejącą sieć dróg objętych opłatami drogowymi. Decyzję o sieci płatnych dróg i autostrad podejmuje Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, wydanego odpowiednio na podstawie art. 13ha ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych albo art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Ocena skutków regulacji została dokonana biorąc pod uwagę długość obecnej sieci dróg płatnych.

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

Systemy elektroniczne są wspierane przez dodatkowe metody poboru opłat. Wśród najczęściej stosowanych należy wymienić system winietowy (w tym e-winiety na Słowacji i Węgrzech) i videotolling. W wielu krajach funkcjonuje także system manualny lub całkowicie zrezygnowano z poboru opłat dla pojazdów lekkich, jak np. w Niemczech i Belgii.

Słowacja

Dla pojazdów do 3,5 tony od 1 stycznia 2016 r. na Słowacji wprowadzone zostały winiety elektroniczne, które zastąpiły klasyczne winiety naklejane na szybę samochodu. Winiety elektroniczne można zakupić (lub zamówić z wyprzedzeniem) na wybranych stacjach paliw na Słowacji, w punktach sprzedaży i samoobsługowych automatach na przejściach granicznych, a także online przez stronę internetową lub za pomocą aplikacji mobilnej. Za zakup e-winiety na stacjach paliw lub w punktach sprzedaży na przejściach granicznych można płacić gotówką lub kartą płatniczą. Ze względu na czas ważności są winiety 10-dniowe, miesięczne i roczne.

Węgry

Na terenie Węgier można korzystać z płatnej sieci dróg szybkiego ruchu wyłącznie na podstawie wcześniej wykupionego (przed wjechaniem na płatny odcinek drogi) uprawnienia do korzystania z płatnych dróg, tj. e-winiety. Wysokość opłaty zależy od kategorii pojazdu oraz typu winiety. Wyróżnia się e-winiety tygodniowe, miesięczne, roczne lokalne i krajowe.

Bułgaria

Elektroniczna winieta do korzystania z krajowej sieci drogowej została wprowadzona w Bułgarii 1 stycznia 2019 r. Winieta jest obowiązkowa dla samochodów do 3,5 tony przewożących maksymalnie 8 pasażerów i kierowcę (9 osób). Elektroniczną winietę można nabyć przez stronę internetową, aplikację mobilną, terminale samoobsługowe w punktach sprzedaży detalicznej oraz w regionalnych biurach Agencji Infrastruktury Drogowej, w kasie placówek Agencji Infrastruktury Drogowej. Motocykle mogą poruszać się po wszystkich drogach bez konieczności zakupu winiety.

Norwegia

Obowiązujący w Norwegii system obsługi płatności drogowych Autopass zwalnia z obowiązku zatrzymywania się przy bramce w celu dokonania wpłaty. Aby skorzystać z systemu, można wykupić specjalne urządzenie AutoPass lub ograniczyć się tylko do rejestracji pojazdu w systemie internetowym. Bramki dla użytkowników systemu oznaczone są znakami „Ikke stopp” lub „Do not stop”. W systemie automatycznym bramki na drogach są bezzałogowe, a opłatę za przejazd uiszcza się w specjalnym automacie.

Tajwan

W Tajwanie obowiązuje system płatności za autostrady eTag (Taiwan Highway Electronic Toll Collection System). Stawka odpowiada ilości przejechanych km, pierwsze 20 km dziennie jest bezpłatnych. System opiera się na transponderach identyfikacji radiowej (RFID) wykorzystujących protokół DSRC. System wykorzystuje elektroniczne transpondery (zwane e-TAG) zamontowane po wewnętrznej stronie przedniej szyby pojazdu. Za przejazd można zapłacić automatycznie z karty kredytowej lub rachunku. Użytkownicy nieposiadający ETAG mogą zapłacić za przejazd w ciągu 3 dni po przejeździe przez autostradę. Napowietrzne suwnice elektroniczne wykorzystują technologie RFID do śledzenia ruchu pojazdów na autostradach.

Stosowanie usług pośrednictwa w zakresie poboru opłat drogowych są powszechną praktyką stosowaną w systemach poboru opłat drogowych w Europie, w szczególności w krajach takich jak Niemcy, Francja, Hiszpania, Austria czy Włochy.

W Niemczech Eurotoll rejestruje użytkownika w TollCollect niezależnie od sposobu opłacania myta (automatyczny – pojazd jest wyposażony w trwałe urządzenie satelitarne, ręczny – zadeklarowanie w internecie planowanej trasy przejazdu i otrzymanie pokwitowania).

W Austrii winiety cyfrowe oraz samoprzylepne można nabyć u kilku partnerów dystrybucyjnych i handlowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw finansów publicznych	1	www.gov.pl/web/finanse/kierownictwo	Konieczność wydania rozporządzeń zgodnie z projektem ustawy
Minister właściwy do spraw transportu	1	www.gov.pl/web/infrastruktura/kierownictwo-ministerstwa	Konieczność wydania lub zmiany rozporządzeń zgodnie z projektem ustawy, obowiązek waloryzacji stawek opłaty elektronicznej, w tym wydania obwieszczenia o ich wysokości
Szef KAS	1	www.gov.pl/web/finanse/kierownictwo	Konieczność zawarcia odpowiednich umów na sprzedaż biletów autostradowych, zawieranie umów z dostawcami kart flotowych
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1	www.gddkia.gov.pl/	Oznaczenie autostrad lub odpowiednich odcinków, za przejazd którymi Szef KAS pobiera opłatę
Przedsiębiorcy, zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych			Możliwość świadczenia usług w zakresie sprzedaży biletów autostradowych
Personel zatrudniony w MSPO na A2 i A4	460	Raporty wewnętrzne	Utrata miejsc pracy w związku z likwidacją MSPO
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Informacja ogólnodostępna	Inspektorzy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przeprowadzający kontrole na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2020 r. poz. 859, z późn. zm.) będą: – mieli prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego wobec kierującego pojazdem, – kontrolować prawidłowość wnoszenia opłat za przejazd autostradą, w tym kontrola użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty.

Policja	1	Informacja ogólnodostępna	Funkcjonariusze Policji przeprowadzający kontrole na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi będą: – mieli prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego wobec kierującego pojazdem, – kontrolować prawidłowość wnoszenia opłat za przejazd autostradą, w tym kontrola użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty.
Służba Celno-Skarbowa	1	Informacja ogólnodostępna	Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej przeprowadzający kontrole na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi będą: – mieli prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego wobec kierującego pojazdem, – kontrolować prawidłowość wnoszenia opłat za przejazd autostradą, w tym kontrola użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Informacja ogólnodostępna	Zmiana przepisów wpływa na gospodarowanie środkami Krajowego Funduszu Drogowego.
Przedsiębiorcy zainteresowani obsługą użytkowników SPOE KAS (dostawcy kart flotowych)			Możliwość świadczenia usług w zakresie obsługi kierowców związanym z wnoszeniem opłat za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS
Inne podmioty pobierające opłaty za przejazd autostradą (np. spółki koncesyjne)	4	W chwili obecnej funkcjonują cztery podmioty pobierające opłaty za przejazd, inne niż GDDKiA.	Wprowadzenie rozwiązań, które umożliwią wdrożenie interoperacyjności odcinków autostrad zarządzanych przez różne podmioty.
Kierujący pojazdami	ok. 22 mln	Centralna Ewidencja Kierowców	Kierujący pojazdami, którzy są i będą korzystać z przejazdów po autostradach, będą musieli dostosować się do nowych sposobów uiszczenia opłaty za przejazd autostradą.

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

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz przekazany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Przekazano projektu do konsultacji publicznych w IV kwartale 2020 z terminem do 12 dni na przekazanie stanowiska. Skrócony termin konsultacji wynikał z konieczności wejścia w życie przepisów pozwalających na udostępnienie wolnego pasa dla pojazdów korzystających z Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej w dacie jego uruchomienia i tym samym uniknięcie konieczności zatrzymania i pobierania biletu w miejscu poboru opłat. Po wygaszeniu systemu w technologii DSRC pojazdy, korzystające obecnie z urządzeń pokładowych (OBU) w tej technologii, nie będą mogły być obsługane automatycznie w miejscach poboru opłat jak to ma miejsce obecnie.

Przekazano projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Gdańsk Transport Company S.A.,
2. Autostrada Wielkopolska S.A.,
3. Autostrada Wielkopolska II S.A.,
4. Stalexport Autostrada Małopolska S.A.,
5. Unia Metropolii Polskich,
6. Związek Gmin Wiejskich RP,
7. Związek Miast Polskich,
8. Związek Powiatów Polskich,
9. Związek Województw RP,
10. Polski Kongres Drogowy,
11. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
14. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
15. Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
16. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
17. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
18. Polska Federacja Campingu i Caravaningu,
19. Polski Związek Motorowy,
20. Polska Grupa Motoryzacyjna,
21. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
22. Instytut Transportu Samochodowego,
23. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
24. Bank Gospodarstwa Krajowego,
25. Krajowa Izba Gospodarcza,
26. Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
27. Konfederacja Pracodawców Polskich,
28. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
29. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2020 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)	
Dochody ogółem													0
budżet państwa													
JST													
KFD	0	0	63	73	78	79	81	82	88	90	91		726
Wydatki ogółem													
budżet państwa	0	1	19,7	0	0	0	1	0	0	0	1,5		23,1
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													

zwiększenie ilości prowadzonych kontroli bez zwiększania zasobów kadrowych wśród inspektorów GITD. Wymienione narzędzia pracy są nieodzowne do właściwego wykonywania pracy w terenie. Muszą przede wszystkim zapewnić bezpieczeństwo inspektorom oraz dawać możliwość utrzymania stałego kontaktu z pracownikami w siedzibie Inspektoratu i nieprzerwanego dostępu do funkcjonujących systemów informatycznych. Projektowany system wnoszenia opłat za przejazd autostradami płatnymi jest systemem innowacyjnym i nowoczesnym, jego sprawna i efektywna kontrola wymaga również wyposażenia służb kontrolnych w nowoczesne i nieawaryjne urządzenia teleinformatyczne. W celu wsparcia pracy operacyjnej Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej, które rozlokowane jest w 37 lokalizacjach w całej Polsce, w tym zapewnienia skutecznego nadzoru nad inspektorami realizującymi czynności kontrolne na terenie całego kraju, niezbędny jest również zakup dwóch samochodów służbowych. W projektowanej ustawie maksymalny limit wydatków dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego na realizację kontroli drogowej w perspektywie 10-letniej został oszacowany na maksymalnym poziomie 6,6 mln zł.

Koszt integracji systemów IT Policji z system e-TOLL został oszacowany w dwóch wariantach zależnych od przyjętych rozwiązań technicznych (110 tys. zł lub 16 500 tys. zł). Proces integracji będzie przedmiotem prac projektowych z udziałem przedstawicieli obu instytucji. W przypadku konieczności zastosowania dodatkowych zabezpieczeń technicznych, wynikających m.in. z konieczności zabezpieczenia dostępu do sieci publicznej i zakupu dodatkowych urządzeń sieciowych, koszty integracji wzrosną, jednak nie przekroczą 16 500 tys. zł, i ta kwota została wskazana jako maksymalny limit wydatków. Wydatki te zostały oszacowane przy założeniu, że rozwiązanie techniczne będzie mogło być użyte w przypadku konieczności integracji z innymi systemami zewnętrznymi instytucji, nie tylko systemu e-TOLL. Wydatki te zostaną sfinansowane w ramach części budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych, przez zwiększenie z rezerwy celowej budżetu państwa.

Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej realizują zadania kontrolne na drogach w ramach nadzoru nad przemieszczeniem towarów objętych systemem SENT, z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w skanery OCR. Po wejściu w życie przepisów ustawy zakres zadań tych funkcjonariuszy zostanie dodatkowo rozszerzony o zadania związane z kontrolą opłaty za przejazd autostradą.

Dzięki automatyzacji procesów w KAS, m.in. dzięki wdrożeniu rachunków wirtualnych, zmniejszyło się obciążenie pracą i możliwe jest przesunięcie 30 pracowników z komórek odpowiedzialnych za rachunkowość i pobór podatków do zadań związanych z obsługą naruszeń w zakresie uiszczenia opłaty za przejazd autostradą. Pracownicy cywilni będą pracowali w ramach centrum kompetencyjnego, utworzonego w ramach terenowych struktur KAS. Ze względu na posiadanie odpowiednich zasobów lokalowych i sprzętowych nie ma potrzeby wydatkowania na ten cel nowych środków.

Zmiana sposobu poboru opiera się na wykorzystaniu potencjału nowego systemu do poboru opłaty elektronicznej. Zostanie wykorzystana ta sama infrastruktura kontrolna i serwerowa, która już jest planowana w SPOE KAS m.in. do kontroli uiszczenia opłaty elektronicznej. Wejście w życie przedmiotowej ustawy nie spowoduje konieczności zakupu dodatkowej infrastruktury. Środki na ten cel zostały już wydane i nie są skutkiem finansowym przedmiotowej ustawy.

Zmiany w dokumentacji technicznej i w modułach SPOE KAS oraz wytworzenie nowego modułu do biletów autostradowych, w tym interfejsu API, zostały oszacowane na 8,3 mln zł. Te zmiany nie wywołają skutków finansowych, bowiem koszty te zostaną poniesione w ramach wydatków przewidzianych w planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego. Ze względu na fakt, że prace analityczne i programistyczne zlecane i rozliczane są na podstawie czasu, w jakim wykonano pracę, tzw. „model time and materials”, ostateczne koszty zmian w SPOE KAS będą znane po wykonaniu prac.

Obecne roczne koszty MSPO wynoszą ok. 53,6 mln zł. Stosunek kosztów utrzymania (tj. wynagrodzenia wypłacanego wykonawcom obsługującym MSPO A2 i MSPO A4) do średniej kwoty przychodów wynosi obecnie 24%. Rezygnacja z przedłużenia umów na świadczenie usług w zakresie MSPO spowoduje zmniejszenie wydatków ze środków KFD na ten cel.

W przypadku gdyby przepisy przedmiotowej ustawy nie weszły w życie, oprócz standardowych kosztów utrzymania MSPO A2 i A4, związanych z przedłużeniem obsługi manualnego poboru opłat, konieczna byłaby modernizacja infrastruktury MSPO eksploatowanej od ponad 10 lat. W ramach dokonanego rozeznania rynku koszty części modernizacji infrastruktury MSPO A2 i A4 wskazanych jako etap I prac, min. wymiana urządzeń UPS wraz z bateriami, automatów szlabanów, CCTV wraz z kamerami, drukarek systemu poboru opłat wraz z aktualizacją ich oprogramowania, zostały oszacowane przez jednego z potencjalnych dostawców na: od 6 600 000 do 7 900 000 zł (netto) (A2) oraz od 8 750 000 do 10 500 000 zł (netto) (A4), **czyli od 18 880 500 zł (brutto) do 22 632 000 zł (brutto)**. W kolejnym etapie konieczna byłoby wymiana komputerów pasów wjazdowych wraz z OHLS, pętlami indukcyjnymi, światłami drogowymi, interkomów, komputerów pasów zjazdowych wraz z OHLS, pętlami indukcyjnymi, światłami drogowymi, klawiaturą inkasenką, terminalami kart płatniczych, monitorami, wyświetlaczami itp., serwerów, stacji roboczych drukarek i urządzeń sieciowych systemu poboru opłat z urządzeniami peryferyjnymi i oprogramowaniem systemu poboru opłat (aktualizacja), systemu back office i baz danych, urządzeń klimatyzacji oraz systemu sygnalizacji pożaru. Oznacza to, że przedłużenie MSPO wiązałoby się także z nakładami na wymianę infrastruktury na poziomie nawet kilkudziesięciu milionów złotych.

W wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy ze środków KFD zostaną wydatkowane środki na:

- a) prowizję od wydanych biletów autostradowych przez przedsiębiorców
Przy założeniu, że 80% wpływów z opłaty za przejazd autostradą zostanie wniesione tym kanałem dystrybucji i przy założeniu najwyższej kwoty prowizji przewidzianej projektowaną ustawą wyniosą ok. 5,8 mln zł (rocznie). Dzięki tym wydatkom zostanie zagwarantowany szeroki wachlarz kanałów dystrybucji, m.in. stacje benzynowe czy aplikacje integrujące płatności – co przyniesie dodatkową korzyść w postaci interoperacyjności na poziomie krajowym (możliwość wniesienia opłaty również za odcinki koncesyjne z wdrożonym videotollingiem).
- b) prowizję dla dostawców kart flotowych
Przy założeniu utrzymania dotychczasowego zainteresowania korzystaniem z tego typu usług przez przewoźników (obecnie tym kanałem wnoszone jest średnio 47,6 mln zł miesięcznie kwoty opłaty elektronicznej) i przy założeniu najwyższej kwoty prowizji przewidzianej projektowaną ustawą wyniosą 8,6 mln zł (rocznie). Obecnie w kontrakcie z wykonawcą kontraktującym usługi dostawców kart flotowych, tj. z Instytutem Łączności, jest to kwota 17,8 mln zł (rocznie). Oznacza to, że rezygnacja z modelu pośrednictwa i bezpośrednia integracja z dostawcami kart flotowych przyniesie oszczędności.

Wskazać jednak należy, że w dalszym ciągu wpływy z opłat – w tym pobieranych w sposób określony w projektowanych regulacjach – zasilać będą Krajowy Fundusz Drogowy, w tym z przeznaczeniem na finansowanie określonych ustawowo kosztów poboru opłat, ale przede wszystkim na zadania inwestycyjne w zakresie budowy dróg krajowych. Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji stawek opłaty elektronicznej zwiększy wpływy KFD w okresie 10 lat o kwotę 818,53 mln zł:

2022 r. – 63,31 mln zł,

2023 r. – 73,08 mln zł,

2024 r. – 77,76 mln zł,

<p>2025 r. – 79,25 mln zł, 2026 r. – 80,68 mln zł, 2027 r.– 82,13 mln zł, 2028 r. – 88,09 mln zł, 2029 r. – 89,79 mln zł, 2030 r. – 91,40 mln zł, 2031 r. – 93,05 mln zł.</p> <p>Do oszacowania wysokości inflacji przyjęto Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw Aktualizacja – lipiec 2020 r.</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	0	0	-54	-62	-67	-78	-617
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Oszacowano skutki wzrostu wydatków przedsiębiorców wynikających z wprowadzenia mechanizmu waloryzacji stawek opłaty elektronicznej. Mechanizm ten ma służyć zabezpieczeniu dochodów KFD przed spadkiem wynikającym z inflacji. Należy przy tym pamiętać, że ponoszone opłaty za przejazd są dochodem Krajowego Funduszu Drogowego i są przeznaczane na budowę infrastruktury drogowej, co powoduje skrócenie czasu przejazdu i poprawę bezpieczeństwa. Skutki finansowe (nominalne) zostały oszacowane przy uwzględnieniu, że od stycznia do września 2020 r. 85% wpływów z opłaty elektronicznej pochodziło od przedsiębiorstw mających siedzibę na terytorium Polski.</p> <p>Najważniejszym skutkiem projektu będzie brak konieczności zatrzymania się w punktach poboru opłat powodującego utratę czasu, dodatkową emisję spalin oraz koszty związane z zużyciem paliwa, co wpłynie na obniżenie kosztów przedsiębiorców oraz spowoduje przyspieszenie obrotu towarowego.</p> <p>Przedsiębiorcy będą mogli prowadzić dystrybucję biletów autostradowych oraz świadczyć obsługę użytkowników systemu SPOE KAS, w zakresie czynności związanych z uiszczaniem opłat drogowych. Świadczenie tego typu usług będzie się wiązało z dodatkowym strumieniem przychodów z tytułu prowizji.</p> <p>Przedsiębiorcy, którzy będą zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych, będą musieli zawrzeć umowę z Szefem KAS na sprzedaż biletów i spełnić następujące warunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przejść pozytywnie testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS; 2) złożyć zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. <p>Przepisy wprowadzają możliwość zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą również na odcinkach koncesyjnych. Zaproponowane rozwiązania pozwolą na rezygnację przez przedsiębiorców obsługujących odcinki koncesyjne z bezpośredniego poboru opłaty z wykorzystaniem szlabanów. Będą oni mieli możliwość wystąpienia z wnioskiem o przejęcie poboru opłaty za przejazd przez podmioty uprawnione do jej pobierania zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami. Zmiana umów koncesyjnych wpłynie na ukształtowanie mechanizmu wzajemnych rozliczeń i wynagrodzenia</p>						

	<p>należnego koncesjonariuszowi, a także sposób i tryb przekazywania pobranych opłat za przejazd odcinkiem koncesyjnym przez Szefa KAS. Pozwoli to na ograniczenie zbędnych kosztów wynikających z archaicznego sposobu poboru, pozwoli na większą automatyzację i poprawi konkurencyjność.</p>
<p>sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw</p>	<p>Najważniejszym skutkiem projektu będzie brak konieczności zatrzymania się w punktach poboru opłat powodującego utratę czasu, dodatkową emisję spalin oraz koszty związane z zużyciem paliwa, co wpłynie na obniżenie kosztów przedsiębiorców oraz spowoduje przyspieszenie obrotu towarowego.</p> <p>Przedsiębiorcy będą mogli prowadzić dystrybucję biletów autostradowych oraz świadczyć obsługę użytkowników systemu SPOE KAS, w zakresie czynności związanych z uiszczaniem opłat drogowych. Świadczenie tego typu usług będzie się wiązało z dodatkowymi przychodami z tytułu prowizji.</p> <p>Przedsiębiorcy, którzy będą zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych, będą musieli zawrzeć umowę z Szefem KAS na sprzedaż biletów i spełnić następujące warunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przejść pozytywnie testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS; 2) złożyć zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym.
<p>rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</p>	<p>Wprowadzenie nowego sposobu poboru opłat oznacza przede wszystkim szybszy przejazd autostradami płatnymi. Nowy system bazować będzie na zasadzie „free flow”, która umożliwi pobieranie opłat bez konieczności zatrzymywania się w punktach poboru opłat.</p> <p>Konieczność uiszczenia opłaty w systemie manualnym wiąże się z koniecznością:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zmniejszenia prędkości jazdy; 2) podjechania pod punkt poboru opłat; 3) uiszczenia opłaty / pobrania biletu; 4) zwiększenia prędkości jazdy do prędkości w ruchu swobodnym. <p>Każdy z tych etapów oznacza stratę czasu w porównaniu do sytuacji, gdyby nie było konieczności manualnego uiszczenia opłaty. W warunkach idealnych, tj. takich, gdy każdy z etapów następuje po sobie bez zbędnych przeszkód, proces uiszczenia opłaty (tj. od momentu rozpoczęcia zwalniania do momentu uzyskania prędkości w ruchu swobodnym) dla jednego pojazdu osobowego powinien trwać kilka minut. Strata czasu jest możliwa na każdym z tych etapów, co przyczynia się do wydłużenia łącznego niezbędnego czasu potrzebnego na uiszczenie opłaty za przejazd. Wspomniane straty pojawiają się szczególnie w okresach wzmożonego ruchu na autostradach, tj. na początku i końcu weekendów oraz innych okresów wolnych od pracy (szczególnie około 1 stycznia, 1–3 maja, 15 sierpnia, 1 listopada, 24–26 grudnia). W tych dniach czas potrzebny na manualne uiszczenie opłaty dla jednego pojazdu osobowego może wydłużyć się nawet dziesięciokrotnie w stosunku do czasu potrzebnego w warunkach idealnych. W zakresie wprowadzanych zmian należy spodziewać się pozytywnego wpływu projektu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w tym także osoby niepełnosprawne i osoby starsze – wprowadzenie projektowanych rozwiązań ułatwi przemieszczanie się po autostradach.</p> <p>Wskaźnik bezrobocia w gospodarce narodowej oraz warunki zatrudnienia pracowników realizujących pracę w ramach obecnych umów na obsługę MSPO wskazuje, że dotychczasowi pracownicy (inkasenci) nie są zagrożeni długotrwałym bezrobociem. Brak waloryzacji wynagrodzenia inkasentów, przy globalnym wzroście wynagrodzeń w gospodarce, spowodował istotne ograniczenie atrakcyjności tych miejsc pracy w stosunku do porównywalnych</p>

		ofert w sektorze usług. Likwidacja tych miejsc pracy nie powinna wpłynąć na trwałe spadki dochodów gospodarstw domowych. Należy również zauważyć, że zmiana dotyczy niewielkiej liczby gospodarstw domowych, zatem nie wpływa na globalny spadek dochodów gospodarstw domowych.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Doświadczenia z użytkowania obecnego systemu i oczekiwania społeczne.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz:</p> <p>Projekt umożliwi skrócenie czasu na załatwianie spraw związanych z przemieszczaniem się po autostradach płatnych w stosunku do sytuacji, w której obowiązywałyby ręczne systemy poboru opłat dla pojazdów lekkich. Użytkownicy będą dokonywać płatności za przejazd w formie bezobsługowej.</p> <p>Dla podróżujących okazjonalnie może wystąpić nieznaczne zwiększenie liczby procedur (konieczność wcześniejszego kupna biletu, a tym samym uwzględnienia tej okoliczności przy planowaniu podróży, np. w postaci dodatkowego postoju w miejscu obsługi podróżnych, na stacji benzynowej lub ściągnięcia aplikacji mobilnej).</p> <p>Projekt ustawy przewiduje nałożenie nowych zadań na Krajową Administrację Skarbową, bowiem organem kontrolującym prawidłowość uiszczenia opłaty za przejazd autostradą będzie Szef KAS. W związku z tym będzie on posiadał uprawnienia do realizacji kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, w tym w trybie kontroli realizowanej na drodze. Oznacza to także nadanie uprawnień funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej do kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty. W celu zapewnienia poprawnej realizacji powyższych zadań Szef KAS zorganizuje centrum kompetencyjne odpowiedzialne za obsługę naruszeń oraz wystawianie wezwań do wniesienia opłaty dodatkowej.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
<p>Likwidacja bramek na autostradach spowoduje utratę miejsc pracy osób zatrudnionych w MPO, przede wszystkim inkasentów. Jednak należy mieć na względzie, że stopa bezrobocia jest od wielu lat w Polsce na niskim poziomie, więc utrata pracy w MPO nie przyczyni się długotrwale do większego bezrobocia, z racji innych bardziej konkurencyjnych ofert pracy. Wynagrodzenia na A2 i A4 nie są waloryzowane, co oznacza, że w trakcie obowiązywania umowy atrakcyjność tych miejsc pracy, wobec dynamicznego wzrostu płac w gospodarce, uległa istotnemu pogorszeniu.</p> <p>Należy zauważyć, że planowane jest włączenie przedsiębiorców w obsługę podróżnych (sprzedaż biletów autostradowych, usługi w zakresie kart flotowych), co może spowodować wzrost zatrudnienia w sektorze usług.</p> <p>Projekt, dzięki odejściu od stosowania tzw. bramek i elektronizacji poboru opłaty za przejazd autostradą, spowoduje poprawę wydajności pracy.</p>		

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Przedmiotowy projekt będzie miał wpływ na ww. obszary z uwagi na zmniejszenie zatorów samochodowych przed wjazdem na autostradę, jak również rozwój infrastruktury informatycznej niezbędnej do funkcjonowania systemu poboru opłaty za przejazd.</p> <p>Likwidacja punktów poboru opłat, a co za tym idzie, zatorów tworzących się w tych punktach, będzie miała pozytywny wpływ na środowisko (redukcja emisji spalin). Z drugiej strony, zwiększenie przepustowości autostrad płatnych prowadzić będzie do wzrostu średniej prędkości pojazdów poruszających się po autostradach, co skutkować będzie większą emisją spalin.</p> <p>Zmniejszenie zagrożenia zdrowia użytkowników przez zmniejszenie czasu ekspozycji na spaliny w czasie oczekiwania w MOP.</p> <p>Wykorzystanie nowych rozwiązań technologicznych niezbędnych do poboru opłaty za przejazd i jej kontroli.</p> <p>Wymiana infrastruktury przydrożnej.</p> <p>Rozwinięcie infrastruktury drogowej oraz teleinformatycznej umożliwiającej użytkownikom przejazd autostradą bez konieczności zatrzymania pojazdu.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>Projektowane przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia ustawy, z wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przepisów wykonawczych dotyczących określenia wysokości pobieranej prowizji od sprzedaży biletów autostradowych oraz prowizji dostawców kart flotowych, które wejdą w życie w terminie 60 dni od dnia ogłoszenia; 2) przepisów dotyczących waloryzacji stawek opłaty elektronicznej, które wejdą w życie w dniu 1 października 2021 r.; 3) przepisów dotyczących biletu autostradowego, które wejdą w życie od dnia 1 grudnia 2021 r. Data ta wynika z okresu obowiązywania umów z podwykonawcami świadczącymi usługę manualnego poboru opłaty za przejazd na odcinkach autostrad A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica. Świadczenie usługi manualnego poboru opłaty za przejazd na przedmiotowych odcinkach będzie trwało, na podstawie przytoczonych umów, do dnia 30 listopada 2021 r. 		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Miernik – poziom wpływu do KFD na niezmiennym poziomie zostanie zweryfikowany po roku od wdrożenia pełnego wdrożenia systemu poboru za przejazd autostradami.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
<p>Nie dotyczy.</p>		

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie UD145)

Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania

Lp.	Zgłaszający uwagę	Odniesienie do dokumentu (Ustawa / uzasadnienie / OSR)	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Zastrzeżenia, propozycja zapisu	Stanowisko Ministra Finansów Funduszy i Polityki Regionalnej
1.	Obywatel 1	Ogólna	n/d	Witam, nie obawiacie się Państwo drastycznego spadku szczelności systemu poboru opłat? Ciekawe czy była przeprowadzona analiza szczelności systemu wiatoli w kontekście rozmiaru i skuteczności niezbędnego aparatu ścigania tysięcy przejazdów bez pobranej opłaty. Zniesienie szlabanów spowoduje, że takich przejazdów będą miliony w skali roku....	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wpływ proponowanej zmiany systemu na przychody z tytułu opłat za przejazd autostradą jest związany ze skutecznością egzekucji. Zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd nie wpłynie negatywnie na przychody Krajowego Funduszu Drogowego. Wysoka skuteczność nowoczesnej infrastruktury kontrolnej zapewnia szczelność proponowanego rozwiązania. W przypadku działającego produkcyjnie systemu ANPRS wykorzystywanego przez Krajową Administrację Skarbową testy wykazały skuteczność wykrywania pojazdów na poziomie 97%. W związku z powyższym w przypadku umieszczenia infrastruktury kontrolnej na każdym wjeździe i wyjeździe z odcinka autostrady płatnej (dla każdej podróży konieczne będzie przejechanie przez 2 punkty kontrolne) powoduje, prawdopodobieństwo nie wykrycia przejeżdżającego pojazdu na poziomie 0,09%.</p> <p>Wymagania względem skuteczności urządzeń kontrolnych zostały określone w SIWZ w postępowaniu na zaprojektowanie, budowę i utrzymanie punktów kontroli dla systemu kontroli w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.</p>

					Dodatkowo, prawidłowość uiszczenia opłat będzie podlegała także kontroli na drodze realizowanej przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, Policji, Straży Granicznej i inspektorów GITD.
2.	GDDKiA	ogólna		Przede wszystkim w projekcie ustawy oraz w ocenie skutków regulacji należy uwzględnić zmiany, jakie w obszarze regulowanym projektem spowoduje wejście w życie procedowanego obecnie w Parlamencie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk 719). Zgodnie z projektowaną ustawą, której regulacje stanowią wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17, umożliwiające poruszanie się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Możliwość poruszania się po drogach publicznych pojazdów o ww. nacisku będzie stanowiła swoiste domniemanie, a wyłączenie ruchu takich pojazdów będzie możliwe w sytuacjach określonych w ustawie, w tym będzie wymagało aktywności po stronie zarządcy drogi. Jak się wydaje może to wpłynąć na zwiększenie ruchu na drogach innych niż drogi krajowe, co więcej – zwiększenie liczby odcinków dróg krajowych, po których przejazd będzie odpłatny, może przyczynić się do dalszego odpływu pojazdów z dróg płatnych i korzystania przez nie z dróg samorządowych, co będzie miało bezpośredni wpływ na zakładaną wielkość przychodów do KFD	Wyjaśnienie Jednym z celów wdrożenia nowego systemu poboru opłat za przejazd autostradą jest zapewnienie skrócenie czasu podróży komfortu i bezpieczeństwa podróżnych, dzięki czemu kierujący będą chętnie wybierać autostrady, mając świadomość, że dzięki poborowi opłat ich podróz będzie krótsza i wygodniejsza. Polityka w zakresie sieci dróg płatnych jest w zakresie MI. MF nie zna obecnie szczegółowych planów MI w zakresie rozszerzenia sieci dróg płatnych. W przypadku objęcia nowych odcinków dróg krajowych poborem opłat, Szef KAS obejmie te odcinki SPOE KAS.
3.	GDDKiA	ogólna		Dodatkowo, odnosząc się do zakładanych wpływów do KFD, należy zauważyć, że ustawa – Prawo przedsiębiorców przewiduje instytucję „prawa do błędu”, tj. niepodlegania karze przez przedsiębiorcę, który po raz pierwszy dopuszcza się naruszenia przepisów dotyczących prowadzenia przez niego działalności gospodarczej. Prawo do błędu rozciąga się także na powtórne naruszenie przepisów o ile upłynął określony ustawowo czas od poprzedniego naruszenia. Prawo do błędu nie przysługuje jednak przedsiębiorcy, który nie uiścił opłaty za przejazd drogą płatną, bowiem zgodnie z obecnie	Wyjaśnienie Rozwiązanie analogiczne jak w ustawie o drogach publicznych – daje możliwość zakupu biletu po zrealizowaniu przejazdu. Dane o zrealizowaniu przejazdu będą znajdować się w systemie SPOE KAS – procedura wystawienia wezwania po 3 dniach od zakończenia przejazdu.

				<p>obowiązującymi przepisami prawo do błędu obejmuje wyłącznie takie sytuacje, które są możliwe do sanowania. Natomiast zmiana przepisów i umożliwienie dokonania opłaty za przejazd w ciągu 3 dni od dokonania przejazdu powoduje ustanie przesłanki wyłączającej instytucję „prawa do błędu” w stosunku do przejazdu przez drogę płatną bez uiszczenia opłaty. Tym samym po wejściu w życie przedmiotowych, projektowanych przepisów, prawo do błędu będzie obejmowało również przedsiębiorców w przypadku takiego przejazdu. Przedmiotowe objęcie prawem do błędu oznacza konieczność uwzględnienia tego faktu w uzasadnieniu do ustawy oraz w ocenie skutków regulacji, a także podjęcia działań w sferze administracji publicznej, bowiem realizacja zadań określonych przepisami Prawa przedsiębiorców, a związanych z prawem do błędu, w stosunku do przejazdów drogami płatnymi wymaga znacznych nakładów pracy i zwiększenia zatrudnienia, co nie zostało przewidziane. Dodatkowo należy wskazać, że rozwiązania będzie wymagała kwestia równego traktowania przedsiębiorców unijnych i krajowych, bowiem prawo do błędu obejmuje wyłącznie przedsiębiorców wpisanych do polskich rejestrów (CEIDG), natomiast z dróg korzystają również przedsiębiorcy unijni, którzy nie są wpisani do takich rejestrów, co będzie prowadziło do odmiennego traktowania przedsiębiorców krajowych i przedsiębiorców zarejestrowanych w innych krajach członkowskich UE, co natomiast jest wprost sprzeczne z TFUE.</p>	
4.	SAM S.A.	n/a	n/a	<p>Zwracamy uwagę na kwestię szczelności systemów interoperujących – KSPO i systemu koncesyjnego – w kontekście kategoryzacji pojazdów obowiązującej na odcinku koncesyjnym. Rozliczenie pomiędzy KAS i koncesjonariuszem powinno opierać się o rejestrację pojazdów w systemie koncesjonariusza.</p>	<p>Wyjaśnienie Projektowane przepisy przewidują możliwość wydania biletu w oparciu o kategoryzacji pojazdów obowiązującą na odcinkach koncesyjnych.</p>
5.	Gdańsk Transport Company S.A.	ustawa	n/d	<p>W odpowiedzi na pismo DPO16.8771.5.2020.8 z dnia 06 listopada 2020 r. przekazujące do ewentualnych uwag projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw, informujemy, że Gdańsk Transport Company S.A. („GTC”) nie jest spółką, do której zmieniane przepisy się odnoszą.</p>	<p>Uwzględniona Dodano przepis przejściowy: <i>Art. 11. Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16</i></p>

			<p>GTC nie jest podmiotem, o którym mowa w art. 37a ust. 1a Ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Przepis ten, a tym samym jego zmiany, nie mają zastosowania do GTC ze względu na art. 2 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, Dz.U.2011.234.1387, ponieważ GTC jest spółką, z którą zawarta została umowa o budowę i eksploatację autostrady przez Ministra, a nie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad („GDDKiA”) jak stanowi art. 37a ust. 1a pkt 3, co potwierdził Minister Infrastruktury pismem z 17 sierpnia 2015 r., DDA.III.4550.301.23.2015.MA.5.</p> <p>Uzasadnienie powyższego projektu zmian mylnie zatem wskazuje GTC jako spółkę, zaś zarządzane przez GTC odcinki autostrady A1 (odcinek Rusocin – Nowe Marzy oraz Nowe Marzy – Czerniewice), jako odcinki, w stosunku do których projektowane przepisy wprowadzą możliwość zmiany sposobu poboru opłat. Również mylne jest tym samym wskazanie GTC jako koncesjonariusza, o którym mowa w art. 37a ust. 1 a pkt 2 i 3 ustawy o autostradach płatnych.</p> <p>GTC nie jest obecnie zainteresowane wdrożeniem innego systemu poboru opłat na Autostradzie AmberOne, ale GTC wielokrotnie proponowało Ministrowi Infrastruktury, że byłoby zainteresowane interoperacyjnością systemu poboru opłat na koncesyjnym odcinku autostrady A1 z krajowym systemem poboru opłat na odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA.</p> <p>Rozwiązanie to umożliwiłoby użytkownikowi Autostrady A1 będącemu klientem jednego z Dostawców Usług dla GTC lub Dostawcy Usług dla Strony Publicznej przejazd przez Punkty Poboru Opłat na AmberOne Autostradzie A1 z wykorzystaniem systemu automatycznego odczytu numerów rejestracyjnych AmberGO, bez konieczności zatrzymywania się w celu pobrania biletu i uiszczania opłat tradycyjnymi metodami płatności, tym samym eliminując kolejki tworzące się przed bramkami w okresie wakacyjnym.</p> <p>Rozwiązanie proponowane przez zmianę Ustawy winno umożliwić GTC jako Poborcy Opłat na koncesyjnym odcinku</p>	<p><i>września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. poz. 1387), stosuje się odpowiednio przepisy art. 37a ust. 1b-1u, ustawy zmienianej w art. 1.</i></p> <p>Propozycja, aby „zmiana Ustawy winno umożliwić GTC jako Poborcy Opłat na koncesyjnym odcinku Autostrady A1 zawarcie umowy z Dostawcą Usługi lub Poborcą Opłat na odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA.” nie jest możliwa do uwzględnienia, bowiem KAS/MF nie planuje outsourcingu zadania poboru opłaty za przejazd autostradą po zmianie sposobu jej poboru.</p>
--	--	--	--	--

				<p>Autostrady A1 zawarcie umowy z Dostawcą Usługi lub Poborcą Opłat na odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA.</p> <p>Dlatego koniecznym jest dokonanie takich zmian w obowiązujących przepisach prawa, aby po wprowadzeniu nowego krajowego systemu poboru opłat na odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA możliwa była wspomniana interoperacyjność.</p> <p>Jesteśmy gotowi do udzielania dalszych wyjaśnień dotyczących interoperacyjności systemów poboru opłat.</p>	
6.	GDDKiA	Ustawa	ogólna	<p>Przechodząc do regulacji zawartych w przepisach projektowanej ustawy należy zauważyć, że obszarem problematycznym i wymagającym dalszych uzgodnień i bardziej szczegółowych regulacji są trzy kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) oznakowanie dróg płatnych, 2) korzystanie z nieruchomości, 3) zmiana organizacji ruchu. 	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W zakresie wypracowania rozwiązania dla problemu oznakowania dróg płatnych i zmiany organizacji ruchu trwają prace MF i MI. W zakresie korzystania z nieruchomości – budynki związane do tej pory z realizacją manualnego poboru opłaty za przejazd, ze względu na zmianę systemu poboru opłat do tej pory używane MF powinny zostać przekazane GDDKiA.</p>
7.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	<p>Art. 1 pkt 3 lit. a - zmiana art. 37a ust.1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (dalej: ustawa o autostradach płatnych)</p> <p>„1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty. W przypadku, gdy opłaty za przejazd autostradą są wnoszone w inny</p>	<p>Art. 37a ust. 7 określa podmioty obowiązane do uiszczenia opłaty, a nie sposób uiszczenia opłaty</p> <p>„1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty. W przypadku, gdy opłaty za przejazd autostradą są wnoszone w inny sposób niż określony w ust. 8 i 9, autostrada wymaga dostosowania do ich poboru.”</p>	<p>Uwzględniona</p> <p>W art. 37a ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>„1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty. W przypadku gdy opłaty za przejazd autostradą są pobierane w inny sposób niż określony w ust. 8 lub 9, autostrada wymaga dostosowania do ich poboru.”</i></p>

			sposób niż określony w ust. 7, autostrada wymaga dostosowania do ich poboru.”		
8.	SAM S.A.	Ustawa	Art. 37 ust. 1a pkt 2b)	Uwaga legislacyjna: obowiązujące umowy z koncesjonariuszami zawarł Minister właściwy do spraw transportu, a nie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.	Uwzględniona Dodano przepis przejściowy: <i>Art. 11. Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. poz. 1387), stosuje się odpowiednio przepisy art. 37a ust. 1b-1u, ustawy zmienianej w art. 1.</i>
9.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 1b w zw. z art. 37a ust. 8 i 9	Zastrzeżenie: Przejęcie poboru opłat przez Szefa KAS wiąże się ze zmianą dotychczasowego sposobu pobierania opłat z manualnego na pobieranie opłaty elektronicznej (e-Toll) lub wydawanie elektronicznych biletów autostradowych. Art. 13ha ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. przewiduje ograniczenie stawki opłaty elektronicznej, jednakże zgodnie z przepisami wprowadzającymi m.in. ten przepis (tj. art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw), limit ten nie znajdzie zastosowania do wysokości opłat ustalonych przed wejściem w życie tej ustawy (przed listopadem 2008 r.), o ile system pobierania opłat nie zostanie zmieniony po wejściu w życie tej ustawy. Wydaje się, że przejście na któryś z systemów przewidzianych w projekcie będzie stanowić taką zmianę systemu poboru opłat i może narazić koncesjonariusza na konieczność stosowania niższych stawek i skutkować ograniczeniem przychodów.	Wyjaśnienie Projektowane przepisy nie przewidują wprowadzenia opłaty elektronicznej na odcinkach koncesyjnych.
10.	Związek Powiatów Polskich		Art. 1 pkt 3 lit. b projektu – dodający art. 37a ust. 1b do ustawy	W naszej ocenie integracja sposobów pobierania opłat jest jak najbardziej pożądana – stąd też, jeśli przejęcie przez Szefa KAS ma następować na wniosek spółki, to apelujemy o wykazanie się	Wyjaśnienie Ministerstwo Finansów i Krajowa Administracja Skarbową dążą do

			o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, regulujący pobieranie opłat przez Szefa KAS na odcinku autostrady eksploatowanym przez spółkę.	przez Szefa KAS aktywnością i podjęciem prób namowy spółek do złożenia przedmiotowych wniosków.	wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłat drogowych na całej sieci dróg w trybie free flow. W przypadku odcinków koncesyjnych Skarb Państwa musi przestrzegać wiążących go umów.
11.	SAM S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 1b i ust 8 i 9	Ustawa powinna zawierać zastrzeżenie, że przejęcie poboru opłat przez Szefa KAS nie jest zmianą w systemie poboru opłat (na odcinku koncesyjnym), o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.	Wyjaśnienie Projektowane przepisy nie zmieniają zasad poboru opłaty za przejazd autostradą przez koncesjonariuszy, ani zmieniają treści przepisów przejściowych zawartych ustawie z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 218 poz. 1391).
12.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 1d pkt 1	Zastrzeżenie: Przepis sugeruje, że spółka obowiązana będzie do udostępniania Szefowi KAS gruntów wraz z budynkami i budowlami oraz urządzeniami dla celów związanych z realizacją poboru opłat. Projekt nie przewiduje wynagrodzenia za takie udostępnienie, a brzmienie przepisu sugeruje, że jest to niezbędny element wniosku, a w konsekwencji też współpracy między spółką a Szefem KAS.	Uwaga uwzględniona Dodano przepis regulujący kwestie ewentualnego wynagrodzenia. Przy czy umożliwienie realizacji kontroli prawidłowości uiszczenia opłat drogowych jest dla Szefa KAS niezbędnym warunkiem wydania pozytywnej opinii. <i>1s. W zmianie umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, strony umowy mogą określić inne świadczenia wynikające z przejęcia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą oraz sposób przejęcia przez Szefa KAS urządzeń służących do jej poboru.</i>
13.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 1i pkt 1 oraz 2	Zastrzeżenie: Przesłanki negatywnego zaopiniowania wniosku to pojęcia nieostre podlegające interpretacji, takie jak interes	Nie uwzględniono

	Autostrada Wielkopolska II S.A.			publiczny, efektywność czy istotne utrudnienie. W konsekwencji brakuje pewności jakie dokładnie warunki powinna spełnić spółka decydująca się na przekazanie poboru opłat Szefowi KAS. Negatywnie wpływa to na pewność i stabilność sytuacji koncesjonariuszy. Należy zwrócić uwagę, że przesłanki zawarcia umowy z przedsiębiorcą sprzedającym autostradowe bilety elektroniczne są w art. 37a ust. 16 pkt 1 oraz 2 określone w sposób konkretny i jednoznaczny.	Koncesjonariusz ma pewność i stabilność swojej sytuacji, bowiem żadne przepisy nie naruszają jego uprawnień wynikających z już zawartych umów koncesyjnych. Kwestia zmiany sposobu poboru wymaga woli obu stron umowy. Celem zastosowania klauzul generalnych jako przesłanek działania Szefa KAS jest ochrona interesu publicznego. Nadmierne zawężenie przesłanek odmowy będzie powodowało wzrost ryzyka zawarcia niekorzystnej dla Skarbu Państwa umowy.
14.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 1r	Zastrzeżenie: Przepis ogranicza przychody spółki z tytułu pobierania opłat za przejazd. Opłaty za przejazd pobierane są przez Szefa KAS i trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego. W konsekwencji spółka, która do tej pory uzyskiwała przychody z tytułu opłat za przejazdy nie będzie już tych przychodów uzyskiwać. Zachowanie przychodów może być zagwarantowane poprzez zawarcie stosownej umowy ustalającej wynagrodzenie spółki, jednakże wynagrodzenie to ograniczone jest w projekcie ustawy do kwoty „opłat za przejazd autostradą należną od liczny faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą”. Oznacza to więc, że spółka będzie mogła zachować przychody na dotychczasowym poziomie tylko wtedy, gdy Szef KAS zdecyduje się przeznaczyć na wynagrodzenie 100% pobranych opłat. Ten scenariusz wydaje się jednak mało prawdopodobny do zrealizowania w rzeczywistości i należy raczej zakładać, że przychody spółek przekazujących pobór opłat Szefowi KAS spadną.	Nie uwzględniono Projektowane przepisy nie przewidują arbitralnego decydowania przez stronę publiczną o wysokości wzajemnych rozliczeń, w szczególności przez Szefa KAS. Wszystkie rozliczenia będą wynikały z umowy koncesyjnej.
15.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 3 dotyczącym art. 37a gdzie w pkt e dodaje się ustępy 7 – 30	ust. 8	w ust. 8 stwierdza się, że przejazd autostradą może nastąpić m.in. na podstawie wskazań geolokalizacyjnych urządzeń mobilnych, zewnętrznych systemów lokalizacyjnych oraz urządzeń pokładowych, wykorzystujących technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. Ustawa o drogach publicznych w art. 13i ust. 3a przewiduje m.in. zapewnianie takich urządzeń pokładowych przez Szefa KAS, w przypadku niewystarczającej ich dostępności. Naszym zdaniem, brakuje przepisów na jakich zasadach takie urządzenia będą zapewniane, a niewątpliwie będą one nadal potrzebne, ponieważ	Nie uwzględniono W ramach systemu e-Toll przewidziano otwarty model urządzeń dostępowych. Nie jest zadaniem administracji publicznej produkcja urządzeń pokładowych. Zgodnie z wynikającym z Konstytucji modelem społecznej gospodarki rynkowej zasadne jest w tym przypadku, aby urządzenia pokładowe były dostarczane na wolnym

				nie wszystkie pojazdy, zwłaszcza 30-letnie autobusy, nie są wyposażane w takie urządzenia a zakupy firmowych smartfonów dla każdego kierowcy także nie są możliwe organizacyjnie i ekonomicznie.	ryнку przez konkurujących przedsiębiorców, którzy zapewnią ich najlepszą jakość i dostosowanie do potrzeb ich użytkowników.
16.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 3 dotyczącym art. 37a gdzie w pkt e dodaje się ustępy 7 – 30	ust. 9, 10 i 11	w ust. 9, 10 i 11 stwierdza się, że przejazd autostradą może nastąpić m.in. na podstawie „biletu autostradowego”, po wcześniejszym wniesieniu opłaty a z ust. 11 wynika, że bilet ma być ważny 48 godziny od daty i godziny wskazanej na bilecie. Natomiast, co będzie w sytuacji, gdy rozpoczniemy przejazd, ale zostanie on przerwany, z jakichkolwiek zależnych lub niezależnych od użytkownika pojazdu przyczyn? Czy za odcinek jednak niewykonanego pełnego przejazdu będzie się należał zwrot części wniesionej opłaty? Nie widzimy żadnego zapisu w projekcie regulującym takie sytuacje, które przecież będą się zdarzały.	Nie uwzględniono Analogicznie jak w przypadku biletu komunikacyjnego podróżny, który wysiadł przed stacją docelową nie ma możliwości wystąpić o częściowy zwrot biletu.
17.	SAM S.A.	Ustawa	Art. 37a ust. 9-13	Prosimy o analizę tych przepisów w odniesieniu do tzw. otwartego systemu poboru opłat na autostradzie płatnej.	Wyjaśnienie Opłata za przejazd autostradą pobierana przez Szefa KAS naliczana jest w oparciu o liczbę kilometrów od miejsca wjazdu do miejsca wyjazdu z autostrady płatnej. Ze względu na prawo wspólnotowe oraz możliwość uiszczenia opłaty w oparciu o dane geolokalizacyjne nie przewiduje się innego systemu. Po likwidacji bramek autostradowych „otwarty system poboru” naliczający opłatę w oparciu o lokalizację MPO, a nie pokonywaną odległość musiałby zostać odpowiednio zmodyfikowany w umowie koncesyjnej, oczywiście o ile koncesjonariusz byłby zainteresowany zmianą sposobu poboru.
18.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 3 dotyczącym art. 37a gdzie w pkt e dodaje się ustępy 7 – 30	ust. 10 i 13	z ust. 10 i 13 wynika, że bilet jest „wydawany” każdemu, kto wnieśli opłatę, jednak z żadnego przepisu nie wynika, jaką postać będzie miał ten „bilet autostradowy”, np.: - czy to będzie jakaś elektroniczna informacja czy koniecznie papierowy wydruk, a wtedy, oznaczałoby to, że kupujący musi mieć w samochodzie drukarkę jak będzie tą czynność zakupu	Wyjaśnienie Bilet zawsze będzie zapisany w bazie danych systemu e-Toll, w formie cyfrowej. Wydruk biletu nie będzie obowiązkowy (zgubienie wydruku nie będzie skutkowało sankcją za niewniesienie opłaty). Wykorzystany bilet nie będzie mógł być

				<p>biletu wykonywać z laptopa stojąc na parkingu przed wjazdem na autostradę?</p> <p>- a może oznacza to obowiązkowy przyjazd po otrzymanie biletu do jakiejś siedziby KAS lub siedziby przedsiębiorcy prowadzącego sprzedaż biletów. Gdyby tak było, że musielibyśmy jednak gdzieś jechać po nabycie takiego biletu, to zdecydowanie wolimy dalsze pozostawienie obecnego systemu bramek na wjazdach i wyjazdach z autostrad, ponieważ czas stracony przed bramkami byłoby jednak krótszy, z wyjątkiem okresów związanych z wyjazdami wakacyjnymi!</p> <p>Gdyby tak było, to uważamy, że nie warto tracić dodatkowego czasu na nabywanie biletów przez 10 miesięcy, aby Rząd nie miał stresów, że w wakacje tworzą się korki przed bramkami. Prosimy o wyjaśnienie, gdzie tu będą korzyści dla przedsiębiorców oraz dla osób fizycznych często, ale nie codziennie korzystających z autostrad?</p>	<p>użyty ponownie, nawet jeśli jego okres ważności nie upłynął.</p> <p>Pobór opłaty za przejazd autostradą będzie mógł odbyć się nie tylko na podstawie biletu elektronicznego, ale także na podstawie danych geolokalizacyjnych dla użytkowników zarejestrowanych w Systemie (analogicznie, jak będzie mieć to miejsce dla użytkowników pojazdów ciężkich zobowiązanych do uiszczenia opłaty elektronicznej), dzięki czemu nie będzie konieczności dokonywania zakupu oddzielnych biletów na poszczególne przejazdy, a opłaty będą naliczane i pobierane automatycznie.</p>
19.	Związek Powiatów Polskich		<p>Art. 1 pkt 3 lit. e projektu – dodający art. 37a ust. 16 pkt 2 do ustawy o autostradach płatnych, regulujący warunki zawarcia umowy pomiędzy Szefem KAS a przedsiębiorcą, który ma sprzedawać bilety autostradowe.</p>	<p>W proponowanym przepisie użyto słowa „zabezpieczanie” zamiast „zabezpieczenie”.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Zmieniono słowa „zabezpieczanie” na „zabezpieczenie” we wskazanych przepisach.</p>
20.	Związek Powiatów Polskich		<p>3. Art. 1 pkt 3 lit. e projektu – dodający art. 37a ust. 19 do ustawy o autostradach płatnych, określający wymogi stawiane</p>	<p>Według proponowanego przepisu przedsiębiorca ma sprzedawać bilety autostradowe w danym okresie rozliczeniowym o łącznej wartości nieprzekraczającej kwoty złożonego zabezpieczenia. Co będzie się działo w sytuacji, jeżeli nastąpi przekroczenie wartości zabezpieczenia? Kto i jak będzie wydawał bilety? Być może warto w związku z tym określić pewien maksymalny poziom przekroczenia wartości złożonego</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Nie zostanie dopuszczone do przekroczenia wartości zabezpieczenia, z uwagi na blokadę ilości wydawanych biletów przez przedsiębiorcę do wysokości zabezpieczenia.</p> <p>1. Należy ustanowić prognozowane zabezpieczenie na podstawie</p>

			przedsiębiorcy sprzedającym bilety autostradowe.	zabezpieczenia, w ramach którego jednak dopuszczalna byłaby dalsza sprzedaż biletów?	średniomiesięcznego wpływu np. z 3 miesięcy (należy uwzględnić przy zawarciu umowy) 2. Zabezpieczenie będzie podlegało monitorowaniu jak np. dla EETS i będzie podlegało zwiększeniu w przypadku zwiększenia wpływów ze sprzedaży biletów lub jego uzupełnienia w przypadku częściowego skorzystania. Zabezpieczenie będzie wykorzystywane w sytuacji braku przekazania wpływu przez Wykonawcę.
21.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 3 dotyczącym art. 37a gdzie w pkt e dodaje się ustępy 7 – 30	ust. 20	w ust. 20 stwierdza się, że opłata za przejazd jest zwracana, jeżeli bilet, <u>przed datą i godziną ważności</u> zostanie zwrócony Szefowi KAS! Nie uregulowano, w jaki sposób ten bilet ma być zwrócony, np. czy będzie to opcja w elektronicznym systemie ich nabywania, czy może fizycznie należy ten wydruk odesłać pocztą lub kurierem do Szefa KAS, a wtedy technicznie w wielu przypadkach byłoby już po upływie terminu jego ważności? Czasami koszt przesyłki zwrotu takiego biletu będzie porównywalny z kosztem przejazdu – kto te koszty ma ponosić i dlaczego operatorzy pocztowi lub firmy kurierskie mieliby uzyskiwać takie dodatkowe przychody kosztem obywateli! Ponadto, czyżby KAS, wprowadzając taką, jednak trudną do realizacji, procedurę zwrotów chciało zarabiać także na przejazdach jednak ostatecznie niezrealizowanych z różnych przyczyn?	Wyjaśnienie Na podstawie art. 37a ust. 30 projektowanej ustawy zostanie wydane rozporządzenie określające tryb zwrotu opłaty za przejazd autostradą oraz rozpatrywanie sprzeciwów przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. 1. Zgodnie z założeniami rozporządzenia zwrot opłaty będzie odbywał się: 1) na podstawie elektronicznego wniosku złożonego za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, jeśli bilet został wydany bez uwierzytelnienia wnoszącego opłatę; 2) z wykorzystaniem funkcjonalności Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, jeśli bilet został wydany po uwierzytelnieniu wnoszącego opłatę. 2. Zwrot opłaty za przejazd autostradą następuje: 1) w terminie 30 dni w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1; 2) niezwłocznie w przypadku, o którym mowa w ust. 2. 3. Szef Krajowej Administracji Skarbowej dokonuje zwrotu opłaty za przejazd autostradą środków, w sposób w jaki środki

					<p>zostały wniesione przez wnoszącego opłatę.</p> <p>4. Jeżeli nie ma możliwości dokonania zwrotu w sposób, o którym mowa w ust. 3, zwrot zostanie dokonany na wskazany przez korzystającego z dróg publicznych rachunek bankowy.</p>
22.	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie</p>	<p>W art. 1 w pkt 3 dotyczącym art. 37a gdzie w pkt e dodaje się ustępy 7 – 30</p>	<p>ust. 23</p>	<p>z ust. 23 wprost wynika, że nie wolno wjechać na autostradę, jak nie mamy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ważnego biletu; Czy oznacza to, że fizyczny wydruk musimy jednak mieć w pojeździe? Co będzie jak opłata za bilet będzie wniesiona, ale fizycznie biletu w pojeździe nie będziemy mieli [nie mieliśmy go jak wydrukować lub po prostu gdzieś się zawieruszył albo jest on w naszym biurze? Czy w takiej sytuacji jednak nie wolno nam wjechać na autostradę albo koniecznie musimy zapłacić opłatę dodatkową w kwocie 500zł, o której mowa w art. 37ge? - lub urządzenie lokalizacyjne nie działa; Jak kierowca ma wiedzieć, czy urządzenie geolokalizacyjne działa prawidłowo czy nie? Jak, w czasie jazdy rozładuje się smartfon i telefon się wyłączy to jakie będą tego konsekwencje? 	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Bilet zawsze będzie zapisany w bazie danych systemu e-Toll, w formie cyfrowej. Wydruk biletu nie będzie obowiązkowy (zgubienie wydruku nie będzie skutkowało sankcją za niewniesienie opłaty). Pobór opłaty za przejazd autostradą będzie mógł odbyć się nie tylko na podstawie biletu elektronicznego, ale także na podstawie danych geolokalizacyjnych dla użytkowników zarejestrowanych w Systemie (analogicznie, jak będzie mieć to miejsce dla użytkowników pojazdów ciężkich zobowiązanych do uiszczenia opłaty elektronicznej).</p> <p>W celach kontrolnych uiszczenie opłaty (ważny bilet lub przekazane dane geolokalizacyjne) będzie weryfikowane w systemie. Z tego względu nie nałożono na obywateli obowiązku posiadania fizycznego wydruku.</p> <p>Użytkownik wybierając urządzenie geolokalizacyjne odpowiada za to, aby poruszać się po drodze płatnej z włączonym urządzeniem geolokalizacyjnym. W przypadku smartfona – z włączoną aplikacją mobilną, która odpowiada za zbieranie danych i ich przekazywanie do systemu centralnego SPOE KAS, na podstawie których naliczana jest i pobierana opłata za przejazd odcinkiem płatnym.</p>

23.	GDDKiA		Art.37a ust. 23	<p>I. Uwaga o charakterze ogólnym dotycząca zapewnienia stosownej infrastruktury oraz bezpieczeństwa użytkowników. Projekt stwierdza, iż kierujący pojazdem nie rozpoczyna przejazdu autostradą lub jej odcinkiem w przypadku braku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) biletu autostradowego ważnego w dacie planowanego przejazdu, lub 2) prawidłowo funkcjonującego zewnętrznego systemu lokalizacyjnego, urządzenia pokładowego albo urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, zapewniających przekazywanie danych, w sposób, o którym mowa w ust. 8. <p>Należy przyjąć, że znaczny odsetek kierowców – w tym kierowców zagranicznych – będzie korzystał z biletu autostradowego. Znaczna część z tych użytkowników, niezależnie od powodów, będzie dokonywała zakupu biletu w dniu podróży lub w trakcie podróży w wyniku zorientowania się, że zbliżają się do odcinka płatnego. Sytuacja taka, powiązana z informacją o karach za brak wniesionej opłaty, może powodować zachowania kierowców wpływające na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak zatrzymywanie się w miejscach do tego nieprzeznaczonych w celu zakupu biletu przez telefon, a nawet prób zawracania. Układ drogowy, jak też rozkład miejsc obsługi podróżnych nie pozwala na wyeliminowanie takich działań w akceptowalnym zakresie. Dodatkowo należy wskazać, że część użytkowników, zwłaszcza zagranicznych, starszych lub okazjonalnych może mieć kłopot z właściwym wykupieniem biletu autostradowego za pomocą urządzeń mobilnych.</p> <p>W związku z powyższym wydaje się zasadne, a wręcz konieczne, zapewnienie zlokalizowanych na wydzielonych parkingach punktów sprzedaży bezpośrednio poprzedzających odcinek płatny lub zapewnienia dodatkowej linii dedykowanej wyposażonej w automat do płatności, tak by umożliwić płatność ostatniej szansy, zwiększyć udział przejazdów płatnych oraz zredukować liczbę zachowań, obniżających bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p> <p>W wypadku pozostawienia poboru opłat jedynie na już objętych nim odcinkach A2 oraz A4 zasadnym wydaje się stworzenie możliwości dokonania opłaty za przejazd na obecnych bramkach/kioskach (1-2) PPO, SPO np. poprzez kasy bezobsługowe (automat/biletomat).</p>	<p>W zakresie rozmieszczenia automatów biletowych pkt. 111 oraz sieci dystrybucji pkt. 86.</p> <p>Obecnie nie przewiduje się, aby urządzenia samoobsługowe były instalowane na pasach wjazdowych w miejscu obecnych urządzeń do wydawania biletów autostradowych w MSPO.</p>
-----	--------	--	-----------------	---	--

24.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	Art. 1 pkt 3 lit. e – art. 37a ust. 25 pkt 1 ustawy o autostradach płatnych „25. Do sposobu wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w ust. 8, przepisy: 1) art. 13hc, art. 13i ust. 1, 1a, 3a, 3b, 4a, 4aa i 4b, art. 13ia ust. 1–10 oraz 15, 19, art. 13ib, art. 13ic ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio;”	Brak odniesienia do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych „Art. 37a ust. 25. Do sposobu wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w ust. 8, przepisy: 1) art. 13hc, art. 13i ust. 1, 1a, 3a, 3b, 4a, 4aa i 4b, art. 13ia ust. 1–10 oraz 15, 19, art. 13ib, art. 13ic ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych stosuje się odpowiednio.”	Uwzględniona „27. Do gromadzenia danych oraz wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w ust. 8, przepisy: 1) art. 13hc, art. 13i ust. 1, 1a, 3a, 3b, 4a, 4aa i 4b, art. 13ia ust. 1–10 oraz 15-19, art. 13ib, art. 13ic, art. 40d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stosuje się odpowiednio; 2) przepisy wydane na podstawie art. 13ia ust. 20, i art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stosuje się.”
25.	Związek Powiatów Polskich		Art. 1 pkt 3 lit. e projektu – dodający art. 37a ust. 25 do ustawy o autostradach płatnych, odsyłający do odpowiedniego stosowania przepisów w odniesieniu do wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w sposób elektroniczny, na podstawie danych geolokalizacyjnych	Po pierwsze projektowany art. 37a ust. 25 pkt 1 ustawy o autostradach płatnych odsyła na art. 13i ust. 4aa, który odwołuje się do treści art. 13i ust. 3d – stąd też należy przeanalizować ponownie przedmiotowe odwołanie; poza tym projektodawcy nie wskazali, o przepisy jakiej ustawy w odwołaniu chodzi – zapewne ustawy o drogach publicznych. Po drugie projektowany art. 37a ust. 25 pkt 2 ustawy o autostradach odwołuje się do art. 13ic ust. 3 ustawy o drogach publicznych – przy czym odwołanie powinno dotyczyć art. 13ic ust. 4.	Uwzględniona „27. Do gromadzenia danych oraz sposobu wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w ust. 8, przepisy: 1) art. 13hc, art. 13i ust. 1, 1a, 3a, 3b, 4a, 4aa i 4b, art. 13ia ust. 1–10 oraz 15-19, art. 13ib, art. 13ic, art. 40d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stosuje się odpowiednio; 2) przepisy wydane na podstawie art. 13ia ust. 20, i art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stosuje się.”

26.	GDDKiA	ustawa	37a ust. 27	<p>Odnosząc się do oznakowania dróg płatnych należy zauważyć, że kwestia ta jest regulowana wyłącznie w projektowanym art. 37a ust. 27 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zaś regulacja jest jednozdaniowa. Zgodnie z projektowanym przepisem Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oznacza autostrady lub ich odcinki, za przejazd którymi pobierana jest przez Szefa KAS opłata. Regulacja ta jest niewystarczająca, konieczne jest uregulowanie kwestii sposobu</p> <p>(1) oznakowania tych dróg, tak w kontekście rodzajów oznaczeń i ich wyglądu (odrębnych dla autostrad, za przejazd którymi pobierana jest opłata przez Szefa KAS oraz przez inny podmiot),</p> <p>(2) sposobu i zasad zamieszczania oznaczeń, w szczególności posadowienia oznaczeń w taki sposób, by możliwe było zrezygnowanie z przejazdu płatną autostradą, a także dokonanie zakupu biletu (czyli wyłącznie przed istniejącym i funkcjonującym POK),</p> <p>(3) korzystania z gruntów innych zarządców drogi, w szczególności zajęcia pasa drogi (z uwzględnieniem faktu, że zajęcie pasa drogi zasadniczo jest płatne, zaś w przypadku dróg lokalnych pasu drogi często są zajęte pod lokalizację infrastruktury przesyłowej, co wprowadza ograniczenia w zakresie korzystania z gruntu), a także gruntów prywatnych celem zamieszczenia oznaczeń,</p> <p>(4) finansowania działań.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W zakresie wypracowania rozwiązania dla problemu oznakowania dróg płatnych i zmiany organizacji ruchu trwają prace MF i MI.</p>
27.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37c ust. 1 pkt 1	<p>Zastrzeżenie: przepis pozbawia spółki autostradowe źródła przychodu i wymusza rozpoczęcie negocjacji z Szefem KAS w przedmiocie wysokości swojego wynagrodzenia, bez wskazania przesłanek ustalenia wynagrodzenia. Przepis narusza prawa nabyte przez koncesjonariuszy na mocy ważnie zawartych i obowiązujących umów koncesyjnych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Żaden przepis nie nakłada obowiązku składania przez spółki koncesyjne wniosku. W uzasadnieniu jest <i>expressis verbis</i> wskazane, że zmiana sposobu poboru jest dobrowolna i następuje za zgodą i inicjatywy koncesjonariusza. Projektowane przepisy określają również wprost, że do chwili podpisania umowy zmieniającej umowę, o której mowa w ust. 1a pkt 2 albo 3, spółka może cofnąć wniosek.</p>

28.	BGK	ustawa	art. 37d. ust. 1	<p>Konieczna zmiana odesłania w związku z nowym projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.</p> <p>Jest: Art. 37d. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 3 [...]</p> <p>Powinno być: Art. 37d. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 lit. b [...]</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Zrezygnowano ze zmiany w art. 37a ust. 1a</p>
29.	BGK	ustawa	art. 37e ust. 1 i 2	<p>Konieczna zmiana odesłania w związku z nowym projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.</p> <p>Jest: Art. 37e. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2 [...]</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2 [...].</p> <p>Powinno być: Art. 37e. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2 lit. a [...]</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2 lit. a [...].</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Zrezygnowano ze zmiany w art. 37a ust. 1a</p>
30.	GDDKiA	ustawa	art. 37gc ust. 1	<p>Odnosząc się do kwestii korzystania z nieruchomości, tj. projektowanego przepisu art. 37gc ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zgodnie z którym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad użycza Szefowi KAS grunty na cele związane z realizacją zadań, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i art. 37gd, wraz z wniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami, należy zauważyć, że regulacja ta jest stanowczo niewystarczająca. Konieczne jest bowiem uregulowanie</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) kwestii swobodnego „zwrotu” budynków i budowli oraz (2) korzystania z nich przez KAS, w sytuacji gdy są (3) zbędne GDDKiA i jako takie powinny podlegać rozbiórce, (4) kosztów utrzymania obiektów, z których korzysta KAS, (5) przebudowy i działań związanych ze zwiększeniem przepustowości autostrady w przypadku usunięcia szlabanów i miejsc manualnego poboru opłat, (6) korzystania z nieruchomości celem zamieszczenia urządzeń związanych z poborem opłat. 	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zarówno kwestia zwrotu nieruchomości wraz z budynkami oraz organizacji ruchu na MPO powinna przedmiotem niezależnych uzgodnień pomiędzy MF a GDDKiA.</p> <p>W obecnych uwarunkowaniach prawnych, konieczne jest pozostawienie wiat na których zamontowany zostanie sprzęt do kontroli wnoszenia opłat. Budynki obecnie użyczone MF, co do zasady, nie będą wykorzystywane do realizacji poboru opłaty za przejazd w SPOE KAS.</p> <p>Zagadnienia związane z organizacją ruchu w miejscach poboru opłat są przedmiotem odrębnych uzgodnień pomiędzy MF, MI i GDDKiA (patrz pkt. 26).</p>

				<p>Przechodząc do problematyki zmiany organizacji ruchu związanego z poborem opłaty przez inkasentów należy podkreślić, że nie ma technicznych możliwości, by zapewnione zostało bezpieczeństwo osób przemieszczających się po jezdni autostrady, która nie jest wyłączona z ruchu, i po której przemieszczają się pojazdy, w szczególności ciężkie. Jednocześnie należy zauważyć, że skrajny prawy pas autostrady, który w miejscu manualnego poboru opłat jest pozbawiony szlabanów i przeznaczony do przejazdu pojazdów zaopatrzonych w OBU, jest często wykorzystywany przez pojazdy uprzywilejowane celem szybkiego przejazdu przez autostradę, co będzie narażało osoby przebywające na drodze na poważne niebezpieczeństwo.</p> <p>Przedstawiając powyższe należy zauważyć, że realizacja przez GDDKiA nowych obowiązków, obecnie nierealizowanych, oznacza konieczność nie tylko zapewnienia źródeł ich finansowania, ale przede wszystkim czasu niezbędnego do przeprowadzenia postępowań przetargowych (minimum 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy).</p>	
31.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37gc ust. 3	<p>Zastrzeżenie: Przepis nakłada na spółki obowiązek zmiany organizacji ruchu, zapewnienia bezpieczeństwa oraz informowania przejeżdżających autostradą o poborze opłat przez Szeffa KAS. Należy zwrócić uwagę, że są to działania generujące koszty dla koncesjonariusza oraz wymagające dodatkowej pracy, bez wynagrodzenia. Obciążenie tymi obowiązkami w całości koncesjonariusza jest niesprawiedliwe w sytuacji, gdy cały przychód z opłat trafia do Krajowego Funduszu Drogowego.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Już dziś koncesjonariusz odpowiada za organizację ruchu, ta kwestia może być też uregulowana w ramach zmiany umowy koncesyjnej:</p> <p><i>1s. W zmianie umowy, o której mowa odpowiednio w ust. 1a pkt 2 albo 3, strony umowy mogą określić inne świadczenia wynikające z przejścia przez Szeffa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą oraz sposób przejścia przez Szeffa KAS urzędzeń służących do jej poboru.(...)</i></p>
32.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37gd ust. 1 i 2 pkt 1,2 i 3	<p>Zastrzeżenie: Projekt wymienia wiele służb, które obarcza obowiązkiem kontrolowania, czy użytkownicy uiszczają opłaty. Może to prowadzić do nieporozumień i trudności z podziałem zadań między służbami (rozłożenie odpowiedzialności może negatywnie wpłynąć na jakość wykonywania zadań).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wprowadzenie nowoczesnego systemu poboru opłaty za przejazd autostradą na dedykowanych odcinkach w sposób nieograniczający przepustowości ruchu wymaga wprowadzenia rozwiązań zapewniających efektywność tego poboru.</p>

					<p>Co do zasady weryfikacja prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd płatnym odcinkiem autostrady (odcinek A2 Konin – Stryków (99 km) oraz odcinek A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica (162,4 km)), z uwagi na fakt, że projektowane przepisy stanowią podstawę wykorzystania do poboru opłaty za przejazd autostradą wdrażany przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (Szefa KAS) Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (SPOE KAS) będzie realizowana przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (art.37gd ust.1 ustawy) podczas realizacji czynności kontrolnych na drodze. Jednocześnie celem zwiększenia efektywności realizowanych kontroli drogowych uprawnienia w tym zakresie uzyskali (art.37gd ust.2 ustawy):</p> <ul style="list-style-type: none"> - funkcjonariusze Policji; - funkcjonariusze Straży Granicznej; - inspektorzy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. <p>Koordynacja działań będzie realizowana w SPOE KAS. Uprawnienia kontrolne zostały (w zakresie realizacji kontroli drogowej) przyznane poza funkcjonariuszami służby celno-skarbowej, funkcjonariuszom Policji, CG oraz inspektorom GITD. Wiodącą służbą będzie KAS. Rozwiązanie wprost przeniesione z dokonanego podziału zadań w ustawie o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu olejami opałowymi (Dz.U. z 2020 r. poz.859). Wypracowane mechanizmy w zakresie współpracy i koordynacji działań pozwalają na sprawną realizację zadań.</p>
33.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	Art. 1 pkt 6 - art. 37ge ust. 2 ustawy	brak przepisu odwołania – projekt nie zawiera art. 37a ust 7 pkt 1	Wyjaśnienie

			<p>o autostradach płatnych „Szef KAS nie pobiera opłaty dodatkowej, jeżeli w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, zostanie wniesiona opłata za ten przejazd, w sposób określony w art. 37a ust. 7 pkt 1. Przepis art. 37a ust. 12 stosuje się, z tym, że w bilecie autostradowym wskazuje się tę datę i godzinę przejazdu, za który nie została wniesiona opłata za przejazd autostradą.”</p>	<p>Termin trzech dni na wniesienie opłaty jest bardzo długi, może to powodować niewnoszenie opłaty szczególnie przez podmioty zagraniczne oraz przez pojazdy tymczasowo zarejestrowane za granicą tzw. Tablice wywozowe. Proponowany zapis: „2. Szef KAS nie pobiera opłaty dodatkowej, jeżeli w terminie 24 godzin od momentu zakończenia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, zostanie wniesiona opłata za ten przejazd, w sposób określony w art. 37a ust. 9. Przepis art. 37a ust. 12 stosuje się, z tym, że w bilecie autostradowym wskazuje się tę datę i godzinę przejazdu, za który nie została wniesiona opłata za przejazd autostradą.”</p>	<p>Rozwiązanie analogiczne jak w ustawie o drogach publicznych (uiszczenie opłaty za przejazd do 3 dni) – daje możliwość zakupu biletu po zrealizowaniu przejazdu. Dane o zrealizowaniu przejazdu będą znajdować się w systemie SPOE KAS – procedura wystawienia wezwania po 3 dniach od zakończenia przejazdu. Skrócenie terminu jest niekorzystne dla obywateli. Termin 24 godzin nie jest wystarczający. Proponowane rozwiązanie ma charakter „oportunizm procesowego” – właśnie ze względu na sytuację naruszeń możliwych wyłącznie do wykrycia przepisy przewidują możliwość nałożenia mandatu karnego na drodze, a powyższe rozwiązanie dotyczy wyłącznie nakładania opłaty dodatkowej już po zakończeniu przejazdu, na podstawie analizy danych z infrastruktury kontrolnej.</p>
34.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	<p>Art. 1 pkt 6 - art. 37ge ust. 2 ustawy o autostradach płatnych „3. Szef KAS nie pobiera opłaty dodatkowej od wnoszącego opłatę, niebędącego przedsiębiorcą w rozumieniu ustawy</p>	<p>W proponowanym przepisie odstępuje się od pobrania opłaty dodatkowej w przypadku, gdy na kierującego nałożono mandat karny w związku z brakiem biletu autostradowego, urzędnika mobilnego lub pokładowego. Proponowanego wyłączenia nie można zastosować w przypadku przedsiębiorców bez względu na charakter przejazdu. Proponowany zapis: „3. Szef KAS nie pobiera opłaty dodatkowej od wnoszącego opłatę, jeżeli na kierującego pojazdem będącym własnością wnoszącego opłatę lub będącym w jego posiadaniu lub użytkowaniu, została nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi.”</p>	<p>Uwzględniono. „6. Opłaty dodatkowej nie pobiera się od wnoszącego opłatę, jeżeli na kierującego pojazdem została nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi.”</p>

			z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 424 i 1086), jeżeli na kierującego pojazdem będącym własnością wnoszącego opłatę lub będącym w jego posiadaniu lub użytkowaniu, została nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi.		
35.	BGK	ustawa	art. 37ge ust. 2	Błędne odesłanie - w projekcie ustawy brak art. 37a ust. 7 pkt 1.	Uwzględniono Dokonano korekty odesłania
36.	Związek Powiatów Polskich		Art. 1 pkt 6 projektu – dodający art. 37ge ust. 2 do ustawy o autostradach płatnych, regulujący kwestię zaniechania pobierania opłaty dodatkowej.	Przepis zawiera odesłanie na nieistniejący/niewprowadzany przepis, art. 37a ust. 7 pkt 1 ustawy o autostradach płatnych	Uwzględniono Dokonano korekty odesłania
37.	Związek Powiatów Polskich		Art. 1 pkt 6 projektu – dodający art. 37ge ust. 4 do ustawy o autostradach płatnych, regulujący	Ta jednostka wymaga przeredagowania, gdyż zawiera zarówno „literówki”, jak i błędy językowe.	Uwzględniono Dokonano korekty redakcji przepisu

			problematykę wystawiania wnoszącemu opłatę wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej przez Szefa KAS		
38.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Ustawa	Art. 37gd ust. 9	Zastrzeżenie: W przypadku, w którym opłata dodatkowa stanowi przychód Funduszu, koncesjonariusz potencjalnie traci przychód wynikający z opłat (dodatkowych) nakładanych na użytkowników, którzy nie opłacili prawidłowo przejazdu	Wyjaśnienie Przepisy przewidują, że sposób wypłaty środków należnych koncesjonariuszowi nastąpi w umowie, stosowanie do postanowień zawartej umowy koncesyjnej. Koncesjonariusz na każdym etapie może wycofać wniosek lub nie podpisać umowy koncesyjnej, jeśli uzna, że zmiana spowoduje dla niego utratę przychodów.
39.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 6 dotyczącym: art. 37gg	art. 37gg	art. 37gg – jest to stwierdzenia, że np. kierowca pojazdu zagranicznego, który „nie uiszczył opłaty za przejazd” może zostać zatrzymany do czasu jej uiszczenia. Nie rozumiemy, dlaczego „może być zatrzymany” i kto o tym zatrzymaniu lub o pozwoleniu na dalszą jazdę bez opłaty będzie decydował i w jakim trybie?	Wyjaśnienie Nie jest podejmowana decyzja o zatrzymaniu kierowcy tylko pojazdu. Decyzje w tym zakresie każdorazowo będzie podejmował kontrolujący w sytuacji zaistnienia przesłanek określonych w art.37 gg ustawy powodujących konieczność zatrzymania pojazdu.
40.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	W art. 1 w pkt 6 dotyczącym: art. 37gi	art. 37gi	art. 37gi – jest tu odniesienie do art. 37a ust. 22 a powinno chyba być do ust. 23?	Uwzględniono Dokonano korekty odwołania
41.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	Art. 1 pkt 6 – art. 37gi ustawy o autostradach płatnych „art. 37gi. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w	Przepis art. 37a ust. 22 stanowi o sprzecznie od decyzji o odmowie zwrotu opłaty za przejazd. Obowiązki kierującego są określone w ust. 23 tego przepisu. „Art. 37gi. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 37gd, naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 37a w ust. 23 – kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.”	Wyjaśnienie Konsekwencją ujawnienia nieprawidłowości w wyniku zrealizowanych czynności kontroli drogowej – brak opłaty za przejazd będzie nałożenie kary grzywny w wysokości 500 zł. Jednocześnie z dyspozycji zawartej w art.37ge ust.6 ustawy wynika, że w przypadku nałożenia na kierującego kary grzywny – opłata dodatkowa nie będzie

			<p>art. 37gd, naruszenia obowiązku, o którym mowa w art. 37a w ust. 22 – kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.”</p>	<p>Ponadto należy wskazać, że projekt przewiduje w przepisie art. 37ge ust. 2 ustawy o autostradach płatnych możliwość wniesienia w terminie 3 dni od zakończenia przejazdu po autostradzie nieuiszczonej opłaty za przejazd, czym zobowiązany do wniesienia opłaty uwoln się od sankcji w postaci opłaty dodatkowej. Z kolei brzmienie przepisu art. 37gj wskazuje na pełną niekonsekwencję projektodawcy, albowiem grzywna na kierującego pojazdem zostanie nałożona w związku z kontrolą drogową zawsze, bez względu na to, czy opłata za przejazd zostanie uiszczona w terminie 3 dni od zakończenia przejazdu lub nie zostanie uiszczona.</p> <p>Zasygnalizować należy, że utrzymanie takiego przepisu będzie prowadzić w podobnych stanach faktycznych do nierównego traktowania adresatów sankcji. Przykładowo właściciel pojazdu, będący jednocześnie kierowcą, który nie opłaci przejazdu po autostradzie i nie zostanie zatrzymany do kontroli drogowej, a dostanie wezwanie do uregulowania opłaty dodatkowej, korzystając z dobrodziejstwa projektowanego przepisu 37ge ust. 5 zapłaci niższą sankcję, niż taki sam podmiot, który zostanie poddany kontroli na drodze. Co więcej, w zależności od stanu faktycznego, jedni adresaci sankcji zostaną objęci postępowaniem administracyjnym (wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej), a inni z kolei postępowaniem w sprawach o wykroczenia (grzywna na kierującego). Wydaje się, że tzw. mieszany system sankcjonowania naruszenia obowiązku opłaty za przejazd po autostradzie nie gwarantuje równego traktowania podmiotów przez organy administracyjne.</p>	<p>pobierana, a pobrana kwota będzie stanowiła przychód KFD. Regulacja ta oparta jest na świadomości kierującego i zaistnienia zdarzenia jako zachowania, które jest penalizowane na gruncie przepisów ustawy.</p>
42.	Związek Powiatów Polskich		<p>Art. 1 pkt 6 projektu – dodający art. 37gi do ustawy o autostradach płatnych, określający odpowiedzialność dla kierującego pojazdem.</p>	<p>Problem w projektowanym przepisie tkwi w tym, że odsyła on do niewłaściwej jednostki, stąd też tak naprawdę nie wiadomo, za co ma być ponoszona odpowiedzialność.</p>	<p>Uwzględniono Dokonano korekty odwołania</p>
43.	Związek Powiatów Polskich		<p>Art. 1 pkt 6 projektu –</p>	<p>Nie można zapominać o tym, że ostatnia duża nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadziła możliwość</p>	<p>Wyjaśnienie</p>

			<p>dodający art. 37gi do ustawy o autostradach płatnych oraz art. 2 pkt 9 projektu – dodający art. 13naa do ustawy o drogach publicznych, które to przepisy odwołują się do kwestii ograniczonej czytelności tablic jako przesłanki do nałożenia kary grzywny.</p>	<p>zachowania dotychczasowych tablic rejestracyjnych w razie zmiany właściciela pojazdu praktycznie w każdej sytuacji. Żywotność tablic rejestracyjnych jest mocno ograniczona, a co za tym idzie może dojść do sytuacji, w której spełnienie przesłanki pozwalającej nałożyć karę grzywny za ograniczoną czytelność tablicy nie będzie wynikało ze złej woli kierującego pojazdem, tylko rozwiązań prawnych wdrożonych w Prawie o ruchu drogowym i niedopilnowaniu przez właściciela wymiany tablic ze względu na ich stan. Poza tym w omawianej sytuacji mówimy o dużej uznaniowości po stronie organu wymierzającego karę – trzeba o tym pamiętać wymierzając odpowiedzialność na podstawie ograniczonej czytelności tablic rejestracyjnych.</p>	<p>Przepis opisujący znamiona wykroczenia został doprecyzowany i nie obejmuje sytuacji, gdy czytelność tablic jest ograniczona ze względu na ich zużycie. Kontrolujący mają obowiązek podejmowania działań związanych z popełnionym wykroczeniem w sposób adekwatny do zaistniałej sytuacji. Kara jest ostatecznym sposobem reakcji na ujawnioną nieprawidłowość. Nie każde ujawnienie musi pociągać za sobą nałożenie kary grzywny. Przepisy Kodeksu wykroczeń przewidują możliwość pouczenia (art.41 k.w).</p>
44.	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie</p>	<p>W art. 1 w pkt 6 dotyczącym: art. 37gj</p>	<p>art. 37gj</p>	<p>art. 37gj– są tu groźne dla obywateli stwierdzenia, że np. „za ograniczoną czytelność tablic rejestracyjnych” należy się grzywna w wysokości 500 zł. Uważamy, że jak ktoś celowo zasłania tablice, to taka kara jest nawet może zbyt niska, natomiast jak czytelność tablic rejestracyjnych zostanie ograniczona przez śnieg lub błoto z jezdni, zwłaszcza w czasie, gdy panują trudne jesienne i zimowe warunki atmosferyczne, jest nie do przyjęcia. Przecież, co kilometr chyba nie będziemy musieli zatrzymywać się na autostradzie w celu czyszczenia tablic rejestracyjnych ze śniegu! Takie sytuacje, związane z trudnymi warunkami atmosferycznymi, wymagają odrębnego i szczegółowego uregulowania w tej ustawie, ponieważ kierowca a tym bardziej przedsiębiorca nie będzie mógł zawsze w takiej sytuacji zapewnić czytelności tablic rejestracyjnych, a jeżeli pod groźbą kilkutyśnicznym kar będzie to egzekwowane, to pogorszy się bezpieczeństwo ruchu drogowego na autostradach i pozostałych drogach krajowych.</p>	<p>Wyjaśnienie Kontrolujący mają obowiązek podejmowania działań związanych z popełnionym wykroczeniem w sposób adekwatny do zaistniałej sytuacji. Kara jest ostatecznym sposobem reakcji na ujawnioną nieprawidłowość. Nie każde ujawnienie musi pociągać za sobą nałożenie kary grzywny. Przepisy Kodeksu wykroczeń przewidują możliwość pouczenia (art.41 k.w).</p>
45.	<p>Główny Inspektorat Transportu Drogowego</p>	<p>ustawa</p>	<p>Art. 1 pkt 6 – art. 37gj ustawy o autostradach płatnych</p>	<p>Istnieje możliwość podwójnego ukarania kierującego również na podstawie art. 60 ust 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, za ten sam czyn. Propozycja dodania ust. 3 w brzmieniu:</p>	<p>Uwzględniono <i>Art. 37gj. 1. Kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którymi Sze</i></p>

			<p>„art. 37gj. 1. Kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd, którymi SzeF KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą, którego tablice rejestracyjne są zakryte, zasłonięte, ozdobione lub ograniczona jest ich czytelność, w tym poprzez zastosowanie mocowania tablic wpływającego na ich czytelność, – podlega karze grzywny w wysokości 500 zł. 2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący pojazdem samochodowym przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd, którymi SzeF KAS pobiera</p>	<p>„3. Na kierującego, o którym mowa w ust. 1 i 2, nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeksu wykroczeń w zw. z art. 60 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. –Prawo o ruchu drogowym.” Ponadto wątpliwości budzi różnicowanie wysokości sankcji w zależności od rodzaju opłaty jaką powinien uiścić użytkownik drogi płatnej.</p>	<p><i>KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą, którego tablice rejestracyjne są zakryte lub ozdobione, lub ma z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic</i> – <i>podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.</i> <i>2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący pojazdem samochodowym przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którym SzeF KAS pobiera opłatę zobowiązany do uiszczenia opłaty elektronicznej ,</i> – <i>podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.</i> <i>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 albo 2, na kierującego nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 z późn. zm.¹⁾) w związku z art. 60 ust 1 pkt 2 i pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</i></p>
--	--	--	---	--	---

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszone zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019r. poz. 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086, 1517 i 2112.

			opłatę za przejazd autostradą, zobowiązany do uiszczenia opłaty elektronicznej w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, – podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.		
46.	BGK	ustawa	art. 37gj	Z brzmienia niniejszego przepisu wynika, że za ten sam czyn pobierane są dwie grzywny	<p>Uwzględniono</p> <p><i>Art. 37gj. 1. Kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którymi Szef KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą, którego tablice rejestracyjne są zakryte lub ozdobione, lub ma z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic</i></p> <p>– <i>podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.</i></p> <p><i>2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący pojazdem samochodowym przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którym Szef KAS pobiera opłatę zobowiązany do uiszczenia opłaty elektronicznej,</i></p> <p>– <i>podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.</i></p> <p><i>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 albo 2, na kierującego nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 z późn. zm.²⁾) w związku z art. 60 ust 1 pkt 2 i</i></p>

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszone zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019r. poz. 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086, 1517 i 2112.

					<i>pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</i>
47.	GDDKiA	Ustawa	Art. 37gj ust.2	<p>1. W art. 37gj. ust. 2 projektu ustawy został wprowadzony zapis, zgodnie z którym do ustawy o autostradach płatnych i KFD wprowadza się następującą treść: „Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący pojazdem samochodowym przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którymi SzeF KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą, zobowiązany do uiszczenia opłaty elektronicznej w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, – podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.”</p> <p>Zgodnie z powyższą propozycją, użytkownik pojazdu ciężkiego, który w momencie przejazdu po autostradzie posiada zakryte, zasłonięte bądź ozdobione tablice rejestracyjne lub ograniczona jest ich czytelność, podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.</p> <p>W obecnym stanie prawnym, opłata elektroniczna, która pobierana jest od pojazdów powyżej 3,5 tony regulowana jest ustawą o drogach publicznych. Zawarte są w niej również regulacje w zakresie kar, które mogą być nałożone na użytkowników za niedochowanie należytej staranności w zakresie obowiązku uiszczenia przedmiotowych opłat podczas przejazdu po drodze płatnej np. autostrady. Wskazać należy, że niezależnie od kategorii drogi, sankcja za nieuiszczenie opłaty elektronicznej za przejazd pojazdem powyżej 3,5 t była zawarta wyłącznie w ustawie o drogach publicznych.</p> <p>Nie jest zatem jasne, czy użytkownik posiadający pojazd powyżej 3,5 tony, który porusza się po autostradzie płatnej bez wymaganego urządzenia bądź aplikacji, z zakrytą tablicą rejestracyjną, otrzyma dwie kary, tj. (i) za naruszenie obowiązku opłaty elektronicznej zgodnie z ustawą o drogach publicznych, oraz (ii) za zasłonięcie tablicy rejestracyjnej, zgodnie z ustawą o autostradach płatnych i KFD. Zdaniem GDDKiA, jest to podwójne karanie użytkownika za ten sam czyn.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p><i>Art. 37gj. 1. Kierujący pojazdem samochodowym, przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którymi SzeF KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą, którego tablice rejestracyjne są zakryte lub ozdobione, lub ma z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic – podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.</i></p> <p><i>2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący pojazdem samochodowym przejeżdżający autostradą lub jej odcinkiem, za przejazd którym SzeF KAS pobiera opłatę, zobowiązany do uiszczenia opłaty elektronicznej, – podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.</i></p> <p><i>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 albo 2, na kierującego nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 z późn. zm.³⁾) w związku z art. 60 ust 1 pkt 2 i pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</i></p>
48.	BGK	ustawa	art. 39b	Sugerujemy dodanie do katalogu źródeł zasilania KFD opłat dodatkowych, zgodnie z art. 37ge ust. 9	Uwzględniono Propozycja zapisu w art. 39b w ust. 1

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy ogłoszone zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019r. poz. 1238 oraz z 2020 r. poz. 568, 956, 1086, 1517 i 2112.

					„5ba) środków pochodzących z opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1”
49.	BGK	ustawa	art. 39f	<ul style="list-style-type: none"> • błędne odesłanie w zmienianym ust. 5 lit. b – powinno być do art. 37a ust. 30, zamiast ust. 29; • sugerujemy dodanie do katalogu celów, na które przeznaczane są środki KFD: <ol style="list-style-type: none"> 1) prowizji dla przedsiębiorców prowadzących sprzedaż biletów autostradowych, o której mowa w art. 37a ust. 15; 2) prowizji dla dostawców kart flotowych, o której mowa w art. 13iba ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych; 3) zwrotu opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w art. 37a ust. 20; 4) wynagrodzenia dla spółki, o którym mowa 37a ust. 1r 	<p>Uwzględniona dodano w art. 39f w ust.1 pkt 7-10</p> <p>„7) prowizję dla przedsiębiorców prowadzących sprzedaż biletów autostradowych, o której mowa w art. 37a ust. 15;</p> <p>8) zwrot opłaty za przejazd autostradą, o którym mowa w art. 37a ust. 20;</p> <p>9) wypłatę dla spółki świadczenia lub środków, o których mowa odpowiednio w art. 37a ust. 1s lub 1t</p> <p>10) prowizję dla dostawców kart flotowych, o której mowa w art. 13iba ust. 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych.”;</p>
50.	Pracodawcy RP	Ustawa	Strona 12, Punkt 5) c	<p>„13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985”</p> <p>Nie ma takiego punktu</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ust. 1ja art. 13hb jest dodawany w art. 2 pkt 2 lit. b projektu ustawy</p>
51.	SAM S.A.	Ustawa	n/a	<p>Czy słusznie zakładamy, że opłata za przejazd pobierana przez KAS ma charakter publicznoprawny i nie będzie opodatkowana VAT-em? Zwracamy uwagę, że od opłat za przejazd odcinkiem koncesyjnym pobierany jest VAT. Prosimy rozważyć, czy ta sytuacja wymaga dalszych uregulowań w Projekcie w kontekście rozliczeń pomiędzy KAS i koncesjonariuszami oraz w kontekście limitu wysokości wynagrodzenia koncesjonariusza określonego w ustawie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zgodnie z art. 15 ust. 6 ustawy o VAT nie uznaje się za podatnika organów władzy publicznej oraz urzędów obsługujących te organy w zakresie realizowanych zadań nałożonych odrębnymi przepisami prawa, dla realizacji których zostały one powołane, z wyłączeniem czynności wykonywanych na podstawie zawartych umów cywilnoprawnych. Dlatego czynność poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS jako organu Krajowej Administracji Skarbowej, do którego ustawowych zadań należy jej pobór, stanowiący dochód</p>

					Krajowego Funduszu Drogowego nie jest objęta podatkiem VAT.
52.	ZMPD	ustawa		<p>Na wstępie chcemy zwrócić uwagę na zagadnienie składników opłat drogowych. Przedmiotem wyroku TSUE z 28 października 2020 C-321/19 był wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez wyższy sąd administracyjny dla kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia (Niemcy), który dotyczył m.in. udzielenia odpowiedzi na pytanie czy koszty eksploatacji sieci infrastruktury w rozumieniu art. 7 ust. 9 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającą dyrektywę 1999/62/WE, mogą obejmować również koszty związane z policją drogową.</p> <p>W ww. wyroku TSUE poddał analizie zwłaszcza ww. przepis art. 7 ust. 9 dyrektywy 1999/62/WE (przepis w analizowanym przez TSUE brzmieniu obowiązywał do dnia 14 października 2011 r.), który stanowił, że <u>„Opłaty za przejazd opierają się wyłącznie na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. W szczególności opłaty za przejazd wliczane na podstawie średniej ważonej muszą być powiązane z kosztami budowy oraz kosztami eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłaty za przejazd wliczane na podstawie średniej ważonej mogą również obejmować zwrot z kapitału lub marżę określone w oparciu o warunki rynkowe.”</u></p> <p>Nowe brzmienie art. 7 dyrektywie 1999/62/WE zostało nadane dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/76/UE z dnia 27 września 2011 r. zmieniającą dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe. W motywie 16 dyrektywa ta wskazuje, że „Państwa członkowskie powinny mieć możliwość odzyskiwania w formie opłaty za przejazd jak największej części <u>kosztów infrastruktury i kosztów zewnętrznych</u> dopuszczonych na mocy niniejszej dyrektywy, lecz powinny mieć także <u>możliwość zdecydowania o pobieraniu opłat z tytułu jednego lub obu rodzajów tych kosztów na niższym poziomie lub niepobieraniu takich opłat w ogóle.”</u></p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zasady wnoszenia opłaty elektronicznej zostały określone w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 1087). Projektowane przepisy, w szczególności nie dotyczą problematyki sposobu zapewnienia urządzeń pokładowych.</p> <p>W opinii Ministerstwa Finansów rozwiązania przyjęte ww. ustawie są zgodne z prawem wspólnotowym i nie jest planowana ich zmiana. Sposób dystrybucji OBU będzie należał do wyboru przez operatorów OBU. Będą oni mogli zdecydować czy będzie to sieć dystrybucji MF czy ich własna sieć. Ministerstwo Finansów nie będzie ingerować w model biznesowy operatorów, którzy sami zdecydują w jaki sposób będą udostępniać OBU (kaucja czy sprzedaż). Ze względu na odejście od technologii DSRC w systemie e-Toll jest wielu producentów, którzy są w stanie dostarczyć urządzenia pokładowe, z tego względu nie jest zasadne, aby administracja dostarczała urządzenia pokładowe. Jeżeli dostępność OBU na rynku będzie niewystarczająca, to rozważane zostanie zapewnienie dostępności urządzeń przez Szefa KAS.</p>

				<p>W świetle wyroku TSUE z dnia 28 października 2020 r. oraz powyższej przywołanych regulacji unijnych, ZMPD zwraca uwagę, że intencją prawodawcy unijnego było ograniczenie kryteriów, na podstawie których można obliczyć opłatę za przejazd do tych wymienionych w dyrektywie 1999/62/WE, tj. opłata ustalana na podstawie odległości pokonanej w ramach danej infrastruktury i rodzaju pojazdu, obejmująca opłatę infrastrukturalną lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych (związanych z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem).</p> <p>W związku z powyższym w ocenie ZMPD rozwiązania zaproponowane w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, warunkujące uiszczenie opłaty elektronicznej od konieczności poniesienia przez przewoźnika dodatkowego kosztu zakupu urządzenia pokładowego bądź smartfona czy też kosztu wyposażenia pojazdu w zewnętrzny system lokalizacyjny, które to rozwiązania składają się na cały integralny system poboru opłat pomimo tego, iż koszt zakupu ww. urządzeń nie jest wliczony w opłatę za przejazd, budzą poważne wątpliwości pod względem zgodności z prawem UE, jako dodatkowe i niezasadnione obciążenie, wykraczające poza regulację unijną, które przewoźnik jest zmuszony ponieść, aby móc uiścić opłatę za przejazd. Co więcej, prawodawca unijny wskazuje, że opłata za przejazd, uwzględniająca koszty eksploatacji, zarządzania i pobierania opłat za przejazd, obejmuje wszystkie koszty ponoszone przez operatora infrastruktury, które odnoszą się do wykonania i eksploatacji infrastruktury oraz zarządzania nią, jak i do systemu pobierania opłat za przejazd. Natomiast koszty zakupu ww. urządzeń nie będą stanowiły przychodu operatora infrastruktury, co również wydaje się być niespójne z przepisami UE.</p>	
53.	ZMPD	ustawa		<p>Ponadto zwracamy uwagę, że konsultowany projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadza mechanizm uaktualniania stawek opłat korygując je w stosunku do odnotowanego poziomu inflacji. Zdecydowanie protestujemy przeciwko takiemu rozwiązaniu. Należy zwrócić</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Opłata drogowe mają być uzależnione od kosztów utrzymania infrastruktury drogowej. Brak waloryzacji stawek tych opłat spowodował sytuację, w której pomimo</p>

				<p>uwagę, że wyżej przywołana dyrektywa nie daje możliwości uwzględnienia czynnika inflacyjnego. Dyrektywa określa zamknięty katalog kosztów, które mogą być uwzględnione w kształtowaniu wysokości opłat drogowych. Niezależnie od tego podwyższanie podatków w okresie pandemii i później w okresie odbudowy spowoduje rozchwianie trudnej sytuacji ekonomicznej większości przedsiębiorstw w transporcie. Takie zwiększenie kosztów funkcjonowania przełoży się dla części firm na przekroczenie bariery opłacalności prowadzenia biznesu transportowego. Pozytywnie oceniamy rezygnację z obowiązku wprowadzania do systemu SPOE KAS numerów rejestracyjnych przyczep/naczep. Natomiast w dalszym ciągu pozostały bez echa nasze postulaty dotyczące kształtu systemu SPOE KAS zawarte w naszej poprzedniej korespondencji. ZMPD domaga się pozostawienia przewoźnikom możliwości udostępnienia za kaucją przez operatora systemu SPOE KAS urządzeń OBU. Takie rozwiązanie komunikują nam przedsiębiorcy, członkowie ZMPD, jako najbardziej dogodne. Potwierdzają to wyniki ankiety z dni 23-30.10.2020 wysłanej newsletterem do firm członkowskich ZMPD. Ponad 80 % przewoźników opowiada się za doczasowym sposobem wnoszenia opłaty za pomocą przekazanego za kaucją przez operatora urządzenia dedykowanego tylko do tej czynności. Przewoźnicy oczekiwaliby zachowania tego rozwiązania w przyszłym systemie SPOE KAS.</p>	<p>wzrostu kosztów, realna wysokość stawek uległa obniżeniu. Waloryzacja stawek została wprowadzana jedynie w celu utrzymania realnej wartości stawek i wysokości adekwatnej do ponoszonych kosztów utrzymania infrastruktury.</p> <p>Kwestia OBU została wyjaśniona w uwadze nr 52.</p>
54.	ZMPD	ustawa		<p>Kolejne ważne informacje wynikające z ankiety to, że tylko jedna trzecia firm korzysta obecnie z certyfikowanego dostawcy ZSL-u. Ponad 40 % firm nie ma w ogóle żadnego systemu telematycznego. Oznacza to, że w przypadku wdrożenia SPOE KAS z obecnymi założeniami przewoźnicy ci będą musieli wybrać dodatkowe rozwiązanie, czyli najprawdopodobniej podpisać umowy z dostawcami ZSL-u tylko ze względu na konieczność wnoszenia opłat drogowych. Tylko 10 % firm ma rozwiązania EETS. Prawie 60 % przewoźników z różnych istotnych powodów nie wyposażało swoich kierowców w odpowiednie służbowe urządzenia mobilne, które mogłyby służyć do wnoszenia opłat. Oznacza to, że wybranie tej metody wnoszenia opłat (urządzenie mobilne) będzie musiało wiązać się dla tej grupy z koniecznością wyposażenia kierowcy w odpowiednie urządzenie wraz z transmisją danych. Związany</p>	<p>Uwaga nie dotyczy zakresu przedstawionego projektu. Zasady wnoszenia opłaty elektronicznej zostały określone w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 1087). Szerzej kwestia dystrybucji OBU została wyjaśniona w uwadze nr 52.</p>

				<p>będzie z tym dodatkowy koszt. Przede wszystkim należy zauważyć, że ze względu na „czynnik ludzki” ta metoda wnoszenia opłat nie jest traktowana przez przewoźników jako właściwy sposób uiszczenia opłaty. Połowa ankietowanych wskazała, że ich kierowcy nie mogliby używać urządzenia mobilnego do płacenia za opłaty drogowe. Zdecydowanie jesteśmy przeciwni obciążaniu przewoźnika drogowego ciężarem odpowiedzialności za właściwy przesył danych z urządzeń (pokładowych, mobilnych) do systemu SPOE KAS. Nie powinien również ponosić kosztów związanych z samym przesyłem, tak jak ma to miejsce obecnie.</p>	
55.	ZMPD	ustawa		<p>Projekt zmiany ustawy nie znajduje również rozwiązania dla zgłaszanego przez nas zbędnego katalogu danych dotyczącego pojazdów, które będzie trzeba wprowadzać do SPOE KAS. Nie uwzględniono niepotrzebnego naszym zdaniem rozwiązania polegającego na podwójnym karaniu, gdy przewoźnik wprowadzi nieprawidłowe dane do systemu mające wpływ na wysokość uiszczanej opłaty.</p>	<p>Uwzględniono w art. 13ib ust. 1 pkt 2) w zakresie katalogu danych gromadzonych w SPOE KAS Nie uwzględniono w zakresie dotyczącym nieuzasadnionego zarzutu o podwójne karanie przewoźnika w przypadku wprowadzenia nieprawidłowych danych mających wpływ na wysokość opłaty. Właściciel lub użytkownik lub posiadacz pojazdu jest zobowiązany do wprowadzenia do SPOE KAS prawidłowych danych, w tym danych, które mają wpływ na wysokość wnoszonej opłaty elektronicznej. Celem przepisów jest zapewnienie, że przychód Skarbu Państwa nie będzie uszczuplony z powodu wprowadzenia nieprawidłowych danych mających wpływ na wysokość wnoszonej opłaty elektronicznej.</p>
56.	ZMPD	ustawa		<p>Ponadto mamy uwagi do funkcjonującego systemu uzależnienia wysokości opłaty od klasy emisji spalin pojazdu. Obecnie uwzględnia się podział stawek opłat drogowych dla 4 kategorii: max EURO2, EURO3, EURO4 i EURO5. Tymczasem w 2014 roku wprowadzono do użytku normę EURO6 dla wszystkich nowo rejestrowanych pojazdów ciężarowych. Obecny system ich nie promuje. Co więcej, pojawiają się nowe rozwiązania - pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi (CNG, LNG, inne), także nowe technologie i rozwiązania techniczne zwiększające</p>	<p>Wyjaśnienie Stawki opłaty elektronicznej są określone w rozporządzeniu. Organem właściwym do wystąpienia z inicjatywą legislacyjną w tym zakresie jest minister infrastruktury.</p>

				<p>ekologiczność transportu, które to również powinny być promowane w systemie i wysokość opłaty drogowej dla nich powinna być odpowiednio mniejsza. Jednocześnie wyrażamy nasze stanowisko, że dla najbardziej ekologicznych pojazdów wysokość opłaty drogowej nie powinna być zwiększana. Wyrażaliśmy również zastrzeżenia, co do pojawienia się bariery dla przewoźników zagranicznych w zakresie rejestracji i konieczności wyposażania ich pojazdów w urządzenia lokalizacyjne na czas przejazdu przez terytorium Polski.</p>	
57.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	Ustawa	Art. 2 ust. 1	<p>wnosimy o rozważenie, aby waloryzacja opłat drogowych wskazana w art. 2 ust. 1 pkt A projektu odbywała się w okresie 3-letnim.</p> <p>Biorąc pod uwagę ogromne trudności w waloryzacji stawek transportowych, stanowiących wynagrodzenie firm przewozowych, z odpowiednim wyprzedzeniem, wprowadzenie rocznego okresu waloryzacji opłat drogowych stanowić będzie poważne ryzyko dla branży transportowej</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>Trzyletni okres waloryzacji powoduje, że jednorazowa nominalna kwota podwyżki będzie wyższa. Roczny okres urealnienia stawek jest adekwatny do zjawiska inflacji, które dotyczy większości składników kosztów firm transportowych.</p>
58.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	Art. 2 pkt 4 – art. 13ib ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (dalej: ustawa o drogach publicznych) „2) informację o masie całkowitej zespołu pojazdów, jeśli jest ona inna, niż wskazana w art. 13ia ust. 5 pkt 3 lit. b dla pojazdu, o którym mowa w art. 13ia ust. 5 pkt 3, ze względu na podłączenie do przyczepy lub naczepy stanowiącej wraz z	<p>Zmiana zapisu nie zmniejsza ilości obowiązków korzystającego z drogi, każde podłączenie przyczepy lub naczepy powoduje zmianę dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów lub weryfikacji tej wartości w systemie. Proponowany zapis wprowadza jedynie obowiązek określenia DMC w przypadku zmiany wysokości opłaty lub powstanie obowiązku uiszczenia opłaty spowodowane podłączeniem przyczepy lub naczepy</p> <p>Proponowany zapis: „2) informację o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, jeżeli podłączenie przyczepy lub naczepy powoduje zmianę kategorii pojazdu określonej w art. 13ha ust. 3. lub nakłada na korzystającego z drogi obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust 1 pkt 3,”</p>	<p>Uwzględniono w sposób zapewniający wnoszenie opłat w prawidłowej wysokości w przypadku zmiany kategorii pojazdu w wyniku podłączenia przyczepy lub naczepy, bez konieczności każdorazowego aktualizowania rejestru w przypadku zmiany podłączonej przyczepy lub naczepy.</p> <p>W art. 13ib w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) kategorię pojazdu, o której mowa w 13ha ust. 3 – w przypadku gdy podłączenie przyczepy lub naczepy powoduje jej zmianę;”;</p>

			<p>tym pojazdem zespół pojazdów;"</p>		
<p>59.</p>	<p>Związek Powiatów Polskich</p>		<p>Art. 2 pkt 5 projektu – dodający art. 13iba ust. 1 do ustawy o drogach publicznych, który to przepis ma umożliwić przedsiębiorcom świadczącym usługę pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem, w szczególności zakupu paliwa lub uiszczania opłat drogowych, uiszczanie opłat elektronicznych oraz uzupełnianie danych zawartych w rejestrze oraz art. 12 projektu – właściwy przepis przejściowy.</p>	<p>Z jakich przyczyn projektodawcy ograniczyli się tylko do przedsiębiorców dostarczających tylko tzw. karty flotowe? Zasadnym byłoby wprzęgnięcie w projektowane rozwiązanie banków i powiązanie go z kartami płatniczymi czy też aplikacjami służącymi do bankowości elektronicznej. Jak wiadomo dziś za pomocą np. aplikacji IKO PKO Banku Polskiego można płacić za przejazd płatnym odcinkiem autostrady A1.</p>	<p>Uwzględniona</p> <p>Przepis został przeredagowany w celu uniknięcia wątpliwości, co do możliwości świadczenia usług w zakresie obsługi użytkowników systemu e-Toll przez każdego zainteresowanego przedsiębiorcę.</p> <p>„Art. 13iba. 1. Przedsiębiorca, zwanym dalej „dostawcą kart flotowych”, w imieniu właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, może:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uiścić opłatę elektroniczną lub wnieść opłatę 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”, w przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 lub ust. 1b tej ustawy, zwanej dalej „opłatą za przejazd autostradą”; 2) dokonać rejestracji lub aktualizacji danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1; 3) uzupełnić rejestr, o którym mowa w art. 13ia ust. 1. <p>Przepisy projektowanej ustawy uwzględniają możliwość świadczenia obsługi zarówno użytkowników przekazujących dane geolokalizacyjne, jak i tych wnoszących opłatę elektroniczną za wydaniem biletu autostradowego. Jednak ze względu na zróżnicowanie tych dwóch usług i inny krąg potencjalnych klientów (wszyscy użytkownicy dróg/profesjonalni przewoźnicy) wymagane będzie zawarcie</p>

					odrębnej umowy z Szefem KAS w zakresie realizacji tych zadań.
60.	Związek Powiatów Polskich		Art. 2 pkt 5 projektu – dodający art. 131ba ust. 7 i 10 do ustawy o drogach publicznych, regulujące kwestię wysokości prowizji pobieranej przez dostawców kart flotowych za wykonywanie usług związanych z uiszczaniem opłat elektronicznych i uzupełnianiem danych zawartych w rejestrze.	W tym kontekście należy wskazać, że projektodawcy określili w projekcie regulacji ustawowej maksymalną wysokość prowizji oraz umożliwili ministrowi określenie jej konkretnej wysokości w drodze rozporządzenia. Tym samym właściwy minister może określić prowizję na bardzo minimalnym poziomie – w celu zminimalizowania tego ryzyka i umożliwienia przedsiębiorcom oszacowania ich dochodów należałoby określić w ustawie także dolny poziom prowizji.	Nie uwzględniono W przypadku, gdy prowizja zostanie określona na zbyt niskim poziomie przedsiębiorcy mogą zrezygnować ze świadczenia tego typu usług. W celu zagwarantowania działania systemu e-Toll w interesie administracji publicznej jest, aby prowizja była na poziomie powodującym zainteresowania przedsiębiorców świadczeniem tego typu usług.
61.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	ustawa	Art. 2 pkt 7 - art. 13k ust 4 ustawy o drogach publicznych „4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a–2d, wymierza się w przypadku stwierdzenia naruszenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 13l: 1) podczas przejazdu po drodze określonej	Zapis „w przypadku stwierdzenia naruszenia w trakcie kontroli, o której mowa” uniemożliwia podczas kontroli drogowej rozliczenia obowiązanego z naruszeń wykrytych przez Punkty Kontrolne stwierdzonych w innych dniach niż ma miejsce kontrola. Kontrola drogowa ograniczałaby się jedynie do naruszeń stwierdzanych naocznie, co powoduje dużą liczbę naruszeń wykrytych szczególnie wobec podmiotów zagranicznych, które nie zostaną rozliczone. Katalog podmiotów, na które nakładana jest kara w pkt 1 i pkt 2 praktycznie pokrywają się, więc niezasadne jest wprowadzanie takiego podziału. W związku z czym należy albo pozostawić zapis w brzmieniu dotychczasowym, albo nadać mu brzmienie: „4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a–2d, wymierza się właścicielowi pojazdu samochodowego, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, a jeśli pojazdem jest zespół pojazdów to właścicielowi pojazdu złączonego z przyczepą lub naczepą. Jeżeli właściciel nie jest posiadaczem pojazdu to kary	Wyjaśnienie Konsekwencją ujawnienia nieprawidłowości w wyniku zrealizowanych czynności kontroli drogowej – brak opłaty za przejazd będzie nałożenie kary grzywny w wysokości 500 zł. Jednocześnie z dyspozycji zawartej w art.37ge ust.6 ustawy wynika, że w przypadku nałożenia na kierującego kary grzywny – opłata dodatkowa nie będzie pobierana, a pobrana kwota będzie stanowiła przychód KFD. Regulacja ta oparta jest na świadomości kierującego i zaistnienia zdarzenia jako zachowania, które jest penalizowane na gruncie przepisów ustawy. Porównanie nr rejestracyjnego z danymi z biletu będzie realizowane w ramach czynności analitycznych prowadzonych w

			<p>w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6 – korzystającemu z drogi;</p> <p>2) w przypadkach innych niż określone w pkt 1 właścicielowi albo posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu.”</p>	<p>nakłada się na podmiot, na rzecz, którego przeniesiono posiadanie tego pojazdu.”</p>	<p>ramach automatycznej oraz manualnej analizy ryzyka.</p> <p>SPOE KAS umożliwi realizację czynności analitycznych w stosunku do zdarzeń związanych ze zrealizowaniem przejazdu płatnym odcinkiem autostrady bez wniesienia opłaty za ten przejazd. W sytuacji wykrycia takiego zdarzenia będzie pobierana opłata dodatkowa (nie grzywna) wysokości 500 zł (art.37ge ust.1 ustawy). To systemowe podejście powoduje, że element fiskalny wprowadzanych zmian zostaje prawidłowo zabezpieczony. Z jednej strony fizyczna kontrola dokonywana „na drodze” , z drugiej analiza danych zawartych w SPOE KAS.</p>
62.	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie</p>	<p>W art. 2 dotyczącym zmian w ustawie o drogach publicznych, bardzo prosimy o rozważenie dokonania zmian jeszcze w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej Ustawy</p>	<p>Nowa propozycja nowelizacji w art. 13 ust. 1 pkt 3</p> <p>„3) przejazdu po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony,</p>	<p>W art. 2 dotyczącym zmian w ustawie o drogach publicznych, bardzo prosimy o rozważenie dokonania zmian jeszcze w art. 13 ust. 1 pkt 3 tej Ustawy.</p> <p>a) nadać inne brzmieniu w przepisie w pkt 3 [ta opcja jest przez nas preferowana]:</p> <p>„3) przejazdu po drogach krajowych pojazdów samochodowych przewożących rzeczy, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.” czyli doprecyzować, że chodzi wyłącznie o pojazdy przewożące rzeczy oraz w konsekwencji dokonać skreślenia wyrazów „w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.”</p> <p>Opłat za przejazdy po drogach autobusami nie pobiera prawie żaden kraj Unii Europejskiej, <u>ponieważ przepisy UE zobowiązują do pobierania takich opłat wyłącznie od pojazdów przewożących rzeczy.</u></p> <p>W trwającej od marca 2020 r. do chwili obecnej sytuacji epidemicznej, która spowodowała także zawieszenia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, co w konsekwencji zlikwidowało funkcjonowanie ok. 75% połączeń autobusowych regularnych</p>	<p>Należy mieć na uwadze, że jednym z zadań Krajowego Funduszu Drogowego jest finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, wykorzystując środki pochodzące m.in. z opłat pobieranych od pojazdów powyżej 3,5 tony oraz autobusów. Ze względu na fakt, iż opłaty drogowe w Polsce mają charakter opłaty infrastrukturalnej, wpływy z nich przeznaczane są na budowę i utrzymanie dróg krajowych. Wystarczy zatem sam fakt użytkowania infrastruktury przez pojazd o określonej masie dopuszczalnej, by zaistniała konieczność uiszczenia właściwej opłaty z tego tytułu. KAS jako podmiot odpowiedzialny za pobór opłat na podstawie ustawy z dnia 6.05.2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2020 r. poz. 1087 prowadzi obecnie prace nad nowym Systemem Poboru Opłat Elektroniczny Krajowej Administracji Skarbowej (zwanym dalej SPOE KAS). W ramach prac nad System SPOE KAS trwają także rozmowy z Ministerstwem</p>

			<p>w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.”</p> <p>albo</p> <p>3a. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, są zwolnione pojazdy:</p> <p>1) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi;</p> <p>2) służb ratowniczych, służb ratownictwa górniczego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane</p>	<p>przewozów międzymiastowych oraz zawiesiła wykonywanie jakichkolwiek przewozów turystycznych, sytuacja ekonomiczna wszystkich przewoźników autobusowych jest tragiczna i wielu z nich niestety nie przetrwa. Systemowe zrezygnowanie z wnoszenia opłat za przejazd autobusami, w bardzo niewielkim stopniu zmniejszyłoby przychody budżetu państwa, ale miałyby ogromne znaczenie ekonomiczne dla tych przewoźników oraz przyczyniałoby się do utrzymania, przynajmniej w większej części, zanikającej w 95% komunikacji autobusowej międzymiastowej a także miałyby znaczący wpływ na ochronę środowiska naturalnego.</p> <p>b) lub w ostateczności zmianę przepisu ust. 3a poprzez dodanie pkt 4 w brzmieniu:</p> <p>„4) autobusy, wykonujące przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie, o których mowa w art. 4 pkt 3, 7, 10, 10a, 17 i 25, ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [tj. Dz. U z 2020 r., poz. 1944] oraz wykonujące przewozy regularne i regularne specjalne, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym [tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 2140].” – takie zwolnienie dotyczyłoby głównie zwolnienia z przejazdów drogami krajowymi kat. GP i S natomiast w praktyce nie dotyczyłoby autostrad, którymi takie przewozy regularne nie są prawie realizowane.</p> <p>Parę lat temu Minister Infrastruktury chciał podobne rozwiązanie, opisane w pkt b, zastosować, ale Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ten pomysł zablokowała, ponieważ dotychczasowe systemy nie potrafiły identyfikować pojazdów wykonujących przewozy regularne – być może obecnie budowane nowe systemy potrafią już takie autobusy identyfikować?</p>	<p>Infrastruktury w kwestii przyszłości polityki opłatowej, poruszana jest również tematyka zwolnień niektórych typów pojazdów z opłat. Kwestia ta nie leży w kompensacjach KAS, a zgodnie z właściwością polityka transportowa realizowana jest przez Ministerstwo Infrastruktury, które powinno czynnie uczestniczyć w wprowadzaniu takich zmian. Głównym celem procedowanego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym jest umożliwienie pojazdom lekkim skorzystanie z przejazdu autostradą bez zatrzymywania się na bramkach.</p>
--	--	--	---	--	---

			<p>przez Służbę Celno-Skarbową, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego;</p> <p>3) zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg.</p> <p>[nowy pkt 4]</p>		
63.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Ustawa	<p>Art. 6 - W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087) w art. 50 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach</p>	<p>Powyższy zapis powoduje nadanie uprawnień do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty za przejazd autostradą wojewódzkim inspektorom transportu drogowego. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w art. 51 ust. 6 rozdziela kompetencje kontrolne pomiędzy wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Kontrola uiszczania opłaty elektronicznej jest w kompetencji inspektorów GITD, którzy są rozlokowani na terenie całej Polski w ramach Zespołów Zamiejscowych Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej (BKOE). Inspektorzy WITD nie kontrolowali dotychczas opłaty elektronicznej i nie posiadają odpowiedniej wiedzy oraz wyposażenia w tym zakresie. Równocześnie zakres zadań powierzonych inspektorom WITD przy jednoczesnej małej liczbie etatów spowoduje nieefektywną kontrolę z zakresu prawidłowości uiszczania opłat za przejazd autostradą. Natomiast inspektorzy GITD-BKOE, którzy od 2012 roku przeprowadzają kontrole prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej posiadają wiedzę i doświadczenie konieczne do kontroli ww. przepisów. Należy podkreślić, iż System Elektronicznego Poboru Opłat oraz system do poboru opłaty za</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Art. 6. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 3 w ust. 1a w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:</p> <p>„3) prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem pobieranej przez Szefa KAS, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 i).”;</p> <p>2) w art. 50 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym</p>

			<p>płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278, 1087, 1747 i ...).”.</p>	<p>przejazd autostradami płatnymi zgodnie z OSR będzie bazował na tych samych rozwiązaniach programistycznych i sprzętowych, dlatego nie będzie konieczności wyposażenia inspektorów w dodatkowy sprzęt, a szkolenie będzie w tylko zakresie różnic pomiędzy ustawami. Proponowany zapis: „Art. 6. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z- 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087): 1) w art. 50 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278, 1087, 1747 i ...).”; 2) W art. 51 w ust. 6 w pkt. 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) określonych w art. 50 pkt 2, 3, 4 i 5,”</p> <p>Ponadto, w celu zachowania spójności ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zasadne wydaje się w jej art. 56 ust. 1 dodanie uprawnienia inspektorów do nakładania grzywien na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.</p> <p>Dodatkowo należy mieć na uwadze, że jeżeli inspektorzy będą mogli wykonywać kontrole prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym jedynie przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, to będzie ona dotyczyła jedynie pojazdów kontrolowanych w związku z kompetencjami GITD, a więc co do zasady pojazdów powyżej 3,5 tony. Dlatego też, w zależności od celu, jaki chce osiągnąć projektodawca, pod rozwagę należy poddać ewentualne dodanie inspektorom odpowiednich kompetencji w tym zakresie.</p>	<p>Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 i ...).”.</p> <p>3) w art. 51 w ust. 6 w pkt. 1 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) określonych w art. 50 pkt 2, 3, 4 i 5,”.</p> <p>4) w art. 56 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) w zakresie określonym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”.</p>
64.	Związek Powiatów Polskich	Ustawa	Art. 11 projektu – dodający art. 138d §1a do ustawy – Ordynacja	Tutaj zdecydowanie trzeba podkreślić, że wprowadzenie takiego rozwiązania wymaga pogłębionej analizy z perspektywy ustawy o drogach publicznych. Zasadnym byłoby rozszerzenie dostępu do Centralnego Rejestru Pełnomocnictw Ogólnych poprzez zmianę	Nie uwzględniono Zgłaszający uwagę nie wskazał jakim organom celowe byłoby przyznanie dostępu

			podatkowa, wedle którego pełnomocnictwo ogólne ma dotyczyć działania we wszystkich sprawach wynikających z ustawy o drogach publicznych lub ustawy o autostradach płatnych.	brzmienia art. 138k §2 Ordynacji podatkowej i zapewnienie dostępu organom orzekającym na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych.	do Centralnego Rejestru Pełnomocnictw Ogólnych. Pełnomocnictwo, o którym mowa w projektowanym przepisie ma służyć umocowaniu do czynności przed organami Krajowej Administracji Skarbowej, a nie każdego organu administracji wykonującego zadania przewidziane np. w ustawie o drogach publicznych.
65.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Ustawa	Art. 14 ust 1 projektu ustawy	W regule wydatkowej wskazano tylko wydatki w latach 2021 - 2030 przewidziane przez Szefa KAS, nie uwzględniono wydatków innych instytucji m.in. GITD, Policji, Straży Granicznej, (szkolenia inspektorów, zakup i wymiana sprzętu przeznaczonego do kontroli)	Uwzględniono W projekcie uwzględniono wnioskowany limit wydatków na realizację zadania kontroli przez GITD. Należy jednak podkreślić, że środki na ten cel muszą zostać wygospodarowane w ramach wydatków przyznanych w budżecie państwa na działanie GITD. Zakres zadań przewidzianych w projekcie do realizacji przez GITD nie uzasadnia przyznania dodatkowych środków.
66.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	Uzasadnienie, ustawa	n/a	Zastrzeżenie: Zarówno uzasadnienie jak i ustawa nie wskazują jednoznacznie, że projekt nie narusza postanowień już zawartych umów koncesyjnych, w szczególności w zakresie systemów poboru opłat, cen, itp. Ustawa nie może naruszać praw nabytych przez koncesjonariuszy na podstawie obowiązujących umów koncesyjnych. Szereg postanowień projektu ustawy, w tym w szczególności wskazane poniżej, budzą istotne wątpliwość jak mają być stosowane.	Wyjaśnienie Złożenie wniosku o zmianę sposobu poboru przez koncesjonariusza jest dobrowolne, koncesjonariusz może wycofać wniosek na każdym etapie, albo nie zawrzeć aneksu, jeśli uzna, że jego postanowienia są niekorzystne. Jest to expressis verbis wskazane w uzasadnieniu.
67.	Pracodawcy RP		Uwagi ogólne	W ocenie Pracodawców RP głównym zastrzeżeniem do proponowanego rozwiązania jest obawa o jego inwigilacyjny charakter. O ile rozwiązanie pozwalające na śledzenie transportu ciężkiego można jeszcze wytłumaczyć dążeniem organów państwa do zapobiegania wyłudzeniom VAT, przemytowi lub	W każdym systemie, w którym opłata jest naliczana za przejazd drogami objętymi tym obowiązkiem pojazdu identyfikowanego jego numerem rejestracyjnym, dane są gromadzone w celu naliczenia i pobrania

			<p>innym przestępstwem skarbowym, to w przypadku kierowców samochodów osobowych wydaje się być to nadmierną kontrolą państwa nad mobilnością obywateli.</p> <p>Jednym z podstawowych praw w Unii Europejskiej jest prawo do prywatności, którego nikt nie powinien naruszać. Proponowany projekt daje organom państwa pełną kontrolę nad przemieszczaniem się obywateli i możliwość wykorzystania tych danych niewiadomych w celach. Niestety, nie można obecnie powiedzieć, że działania organów państwowych powodują wzrost zaufania do nich, co widzimy chociażby przy wykorzystaniu systemu Pegasus niezgodnie z jego przeznaczeniem, albo przy krytyce rządowej aplikacji ProteGo Safe. Zbierane dane są nadmiarowe, co rodzi podejrzenie, że będą wykorzystywane w innych, nieuprawnionych celach.</p> <p>Jednocześnie rząd rezygnuje z zapowiadanej do niedawna przez Ministra Infrastruktury technologii poboru opłat, która jest pozbawiona wszystkich wyżej wymienionych wad, za to jest wdrożona przez koncesjonariuszy i dobrze akceptowana przez kierowców. Mowa oczywiście o videotollingu i poborze opłat za pomocą odczytywania tablic rejestracyjnych, połączonym z automatycznym obciążaniem karty płatniczej użytkownika, zapisanej w aplikacji.</p> <p>Kolejną kwestią budzącą niepokój są finanse, zarówno od strony kalkulacji kosztów poniesionych lub przewidzianych do poniesienia przez Skarb Państwa na wdrożenie, utrzymanie i zarządzanie systemem SPOE KAS, jak i od strony kosztów ponoszonych przez użytkownika oraz finansowych aspektów współpracy z dostawcami poszczególnych usług.</p> <p>Należy zwrócić uwagę na tę ostatnią grupę. Projekt przewiduje waloryzację wysokości opłaty w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Jednocześnie, przewiduje się wprowadzenie urzędowej regulacji stawek wynagrodzenia (prowizji) za usługę</p>	<p>opłaty. Zarówno w SPOE KAS, jak i w systemach typu „videotolling” do naliczenia opłaty konieczne jest stwierdzenie, że użytkownik pojazdu podlegającego obowiązkowi uiszczenia opłaty korzystał z drogi płatnej, co jest możliwe tylko na podstawie gromadzonych danych o przejazdach w zakresie niezbędnym do naliczenia i pobrania tej opłaty.</p> <p>Opłata drogowe mają być uzależnione od kosztów utrzymania infrastruktury drogowej. Brak waloryzacji stawek tych opłat spowodował sytuację, w której pomimo wzrostu kosztów, realna wysokość stawek uległa obniżeniu. Waloryzacja stawek została wprowadzana jedynie w celu utrzymania realnej wartości stawek i wysokości adekwatnej do ponoszonych kosztów utrzymania infrastruktury</p> <p>Waloryzacja stawek została wprowadzana jedynie w celu utrzymania realnej wartości stawek i wysokości opłat adekwatnej do ponoszonych kosztów utrzymania infrastruktury</p> <p>Sprzedaż biletów autostradowych przez przedsiębiorcę nie będzie wymagała uruchamiania dedykowanego stanowiska do obsługi klientów – przedsiębiorcom będą prowadzić sprzedaż biletów z wykorzystaniem posiadanych przez nich rozwiązań zintegrowanych ze SPOE KAS, Konkurencja na rynku nie zostanie w żaden sposób ograniczona, ponieważ każdy przedsiębiorca spełniający wymagania będzie mógł realizować sprzedaż biletów autostradowych..</p>
--	--	--	--	--

			<p>sprzedaży biletu autostradowego oraz dostawcy karty flotowej. W naszej ocenie powyższe rozwiązanie jest oderwane od warunków rynkowych, na jakich podmiot publiczny powinien zamawiać usługę od podmiotu prywatnego. Ponadto, Skarb Państwa zastrzega dla siebie mechanizm waloryzacji, który pozwoli na utrzymanie założonej realności przychodu z poboru opłaty, podczas gdy podmioty operujące na rynku są takiego mechanizmu pozbawione w nieuzasadniony sposób. Takie rozwiązanie stanowi o nieuzasadnionym uprzywilejowaniu Skarbu Państwa.</p> <p>Również arbitralne ustanowienie prowizji od sprzedaży biletów autostradowych w wysokości 3% od wartości biletu wskazuje na nieznamość realiów funkcjonowania gospodarki rynkowej. Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) trudno będzie znaleźć przedsiębiorców chętnych do prowadzenia odrębnego stanowiska roboczego (koszt ok. 3-5 tys. PLN miesięcznie), które miałby utrzymywać się z 3% prowizji od sprzedaży biletów autostradowych. By takie stanowisko było rentowne, musiałyby sprzedawać przykładowo 10-17 tys. biletów miesięcznie na cały płatny odcinek A2 ze Strykowa do Konina. Jest to raczej mało realne. Brak również podstawy wyłączenia umów dystrybucji biletów spod ustawy - Prawo zamówień publicznych, co rodzi wątpliwości dotyczące uznaniowości procesu i ograniczenia konkurencyjności, a także może powodować podejrzenia o korupcję.</p> <p>Zdaniem Pracodawców RP kolejnym budzącym wątpliwości elementem założeń finansowych proponowanej zmiany jest kalkulacja kosztów wprowadzenia systemu poboru opłat od pojazdów lekkich w nowej technologii. W uzasadnieniu ustawy i ocenie skutków regulacji czytamy, że zmiana ta nie pociągnie za sobą żadnych wydatków Skarbu Państwa. Tymczasem już obecnie toczą się, lub zostały rozstrzygnięte przetargi na łączną kwotę ponad 500 mln PLN. Również proponowane środki kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd pociągną za sobą wydatki, związane chociażby z wyposażeniem pojazdów Policji i Straży Granicznej w sprzęt i środki łączności umożliwiające sprawdzenie, czy za przejazd danego pojazdu opłata została</p>	<p>Wdrożenie poboru opłat za przejazd w SPOE KAS będzie bazować na rozwiązaniach wdrażanych na potrzeby poboru opłaty elektronicznej i nie są planowane dodatkowe koszty związane z koniecznością instalacji dedykowanej infrastruktury.</p> <p>Służby i organy państwa uprawnione do wykorzystania danych gromadzonych w SPOE KAS będą posiadać dostęp do tych danych z wykorzystaniem systemów resortu finansów, jak ma to miejsce obecnie.</p> <p>Szef KAS nie będzie budował własnej dedykowanej sieci dystrybucji biletów autostradowych – sprzedaż biletów będzie realizowana przez przedsiębiorców w modelu prowizyjnym. Sprzedaż biletów autostradowych nie będzie wymagała konieczności uruchomienia dodatkowych stanowisk do obsługi użytkowników dokonujących zakupu biletu autostradowego.</p> <p>Na odcinkach państwowych autostrad płatnych A2 Konin-Stryków oraz A4 Wrocław-Sośnica, nie jest planowana całkowita likwidacja istniejącej infrastruktury miejsc poboru opłat. W obecnych uwarunkowaniach konieczne jest pozostawienie wiat, na których zamontowany zostanie sprzęt do kontroli wnoszenia opłat (opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą). W tym zakresie zaplanowane zostały środki na utrzymanie wiat i demontaż sprzętu do poboru opłat w systemie manualnym. Budynki obecnie używane MF nie będą wykorzystywane do realizacji poboru opłaty za przejazd w SPOE KAS – dlatego planowane jest ich zwrócenie użyczającemu</p>
--	--	--	---	---

			<p>wniesiona. Projektodawca milczy również na temat kosztach przeszkolenia odpowiedniej liczby funkcjonariuszy.</p> <p>W kalkulacjach pominięta jest również kwestia utworzenia sieci dystrybucji i informacja dotycząca tego, kto miałby sfinansować utworzenie, personel i utrzymanie punktów sprzedaży biletów autostradowych. Obecnie zapewnia je operator, czyli KAS. Z powodu specyfiki rozliczeń i raportowania sprzedaży biletów (konieczność utrzymania odrębnych przepływów finansowych i różnych stawek VAT) przedsiębiorcy nie będą chętni do wprowadzenia sprzedaży biletów jako „kolejnego produktu” w ich asortymencie bez zapewnienia odrębnego, w pełni wyposażonego i online’owego stanowiska. O zagadnieniu zbyt niskich prowizji wspomnieliśmy już powyżej.</p> <p>Ponadto pozostaje także pytanie czy i jakie środki przewiduje projektodawca na likwidację infrastruktury istniejącej na placach poboru opłat w celu umożliwienia przejazdu w formie “free flow” przez obecne miejsca poboru opłat za przejazd. Te koszty mogą być niewidoczne dla KAS, ale w całości planów wdrażania nowego systemu są istotne i zapewne obciążą stronę trzecią, jaką w tym przypadku jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, czyli nadal Skarb Państwa. Jeżeli projektodawca rzetelnie podchodzi do prezentacji swojego rozwiązania, powinien wykazać solidnie wszelkie koszty związane z wdrażaniem nowego systemu, nie unikając żadnych tzw. pobocznych kosztów, czasem intencjonalnie nie eksponowanych.</p> <p>Natomiast jeżeli chodzi o użytkowników końcowych systemu, czyli kierowcach, w ocenie Pracodawców RP proponowana ustawa milczy na temat modelu dystrybucji urządzeń pokładowych lub ZSL, które miałyby być jednym ze środków wnoszenia opłaty za przejazd. Nie wiadomo, czy miałyby być kupowane na własność przez użytkowników, czy też może dzierżawione. Zmuszenie kierowców do zakupu urządzeń oznacza przerzucenie kosztów prowadzenia systemu na użytkowników, co jest niezgodne z orzeczeniem TSUE C-321/19</p>	<p>– Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Użytkownicy wnoszący opłatę za przejazd autostradą nie będą zobowiązani do zakupu OBU ani do korzystania z ZSL – możliwe będzie korzystanie z bezpłatnej aplikacji zapewnionej przez Szefa KAS lub z biletów autostradowych.</p> <p>SPOE KAS jest systemem opartym na autorskim rozwiązaniu, którego właścicielem jest Skarb Państwa, natomiast usługi i infrastruktura niezbędne do funkcjonowania systemu są zamawiane zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych. Na potrzeby poboru opłaty za przejazd autostradą od użytkowników pojazdów lekkich nie będzie budowany oddzielny system – opłata za przejazd autostradą i opłata elektroniczna będą pobierane w jednym systemie, co jest rozwiązaniem optymalnym.</p> <p>Uwaga dotycząca wprowadzenie regulacji na wypadek niedostępności systemu jest nieaktualna - zapisy zostały wycofane z projektu.</p>
--	--	--	---	---

			<p>z 28 października 2020 r. w sprawie nadmiernych opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.</p> <p>Sprawę braku solidnej wiedzy administracji rządowej, dotyczącej skali koniecznych kosztów funkcjonowania nowego systemu najlepiej podsumowuje zdanie cytowane z Uzasadnienia do projektu ustawy: „Biorąc pod uwagę, że w chwili tworzenia przepisów trwa jeszcze budowa i wdrożenie SPOE KAS, nie jest możliwe wprowadzenie w przepisach ustawy zamkniętego katalogu kosztów”.</p> <p>To oznacza, że administracja rządowa de facto nie jest w stanie określić kosztów nowego systemu proponowanego w ustawie oraz że nie została rozpatrzona żadna alternatywa do proponowanego rozwiązania. Co więcej, nie został wykonany bilans kosztów porównujących alternatywne rozwiązania techniczne do proponowanego w ustawie, a to oznacza, że niekoniecznie zostało wybrane rozwiązanie optymalne dla administracji rządowej oraz dla użytkowników nowego systemu poboru opłat.</p> <p>Reasumując należy więc stwierdzić, że projekt nie zawiera żadnych informacji potwierdzających fakt przeanalizowania przez projektodawcę alternatywnych rozwiązań technicznych i wybrania rozwiązań optymalnych dla Skarbu Państwa i użytkowników systemu. Projektodawca sprawia wrażenie bardzo mocno nastawionego na jedyne możliwe rozwiązanie, jakie zaproponował, ale poza ogólnikami nie przedstawia żadnych solidnych argumentów dla poparcia swojego wyboru. Decyzja o technologii poboru opłat nie uwzględnia obecnych trendów rynkowych, w których wiodącą rolę odgrywa analityka obrazu i technologia rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR), oparta na sztucznej inteligencji i sieciach neuronowych, a nie na stosunkowo łatwych do zakłócenia sygnałach geolokalizacji GPS. Jest to tym bardziej zasadny argument w przypadku poboru opłaty za przejazd autostradą, która nie pozwala, w przeciwieństwie do dróg niższej kategorii, na zmianę kierunku ruchu bądź opuszczenie drogi w miejscu niewyznaczonym (węzeł drogowy). W przypadku autostrad śledzenie pozycji pojazdów, zwłaszcza lekkich, nieprzystosowanych do przewożu</p>	
--	--	--	---	--

				<p>towarów akcyzowych, nie znajduje uzasadnienia. Chyba, że przewiduje się w przyszłości objęcie opłatami od samochodów osobowych dróg niższych kategorii.</p> <p>Zastanawiające jest również to, że projektodawca już na etapie koncepcyjnym przewiduje wprowadzenie regulacji ustawowej na wypadek niedostępności systemu. Takie zapisy ustawowe nie pojawiały się dotychczas w legislacji dotyczącej poboru opłat na drogach. Powyższe świadczy o świadomości projektodawcy o zawodności systemu geolokalizacyjnego, mimo deklaracji o nowoczesności i efektywności takiego rozwiązania zawartej w uzasadnieniu projektu.</p>	
68.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie wymaga kosztownego dostosowania infrastruktury drogowej, co również przyczyni się do oszczędności środków publicznych wydatkowanych na jej budowę.”</p> <p>Temu stwierdzeniu przeczy fakt zorganizowania przez GITD/KAS licznych przetargów na dostawy i wdrożenia związane z nowym systemem. Podsumowanie budżetów tych przetargów już teraz daje zawrotną sumę przekraczającą pół miliarda złotych, a to dopiero fragment potrzeb związanych z nowym systemem.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Kwestionowane zdanie jest prawdziwe. Budowa miejsca poboru opłat tzw. bramek wymaga zmiany konstrukcji drogi. Projektodawca nigdzie nie zaprzeczył, że ponosi koszty budowy systemu e-Toll. Właśnie ze względu na poniesione nakłady zasadne jest wykorzystanie systemu do poboru opłaty za przejazd autostradą.</p>
69.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Wykorzystanie jednego systemu teleinformatycznego do poboru opłat drogowych, spójnego z systemem e-usług Ministerstwa Finansów, ułatwi obywatelom wykonywania obowiązków związanych z uiszczaniem opłat za przejazd autostradą i opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd po drogach publicznych.”</p> <p>Stwierdzenie deklaratywne. Brak jakichkolwiek konkretnych na temat integracji systemów w ramach PUESC.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>System e-Toll będzie zintegrowany z innymi systemami Ministerstwa Finansów m.in. PUESC, SENT, e-Urząd Skarbowy, ANPRS.</p>
70.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Wykorzystanie SPOE KAS jest racjonalne biorąc pod uwagę nakłady poniesione na jego budowę.”</p> <p>Nigdzie nie przedstawiono predykcji nakładów, w tym rozliczenia dotychczas poniesionych. Nie zaprezentowano przejrzystego modelu finansowego bilansującego nakłady, koszty obsługi i korzyści dotyczącego całości przedsięwzięcia włącznie z kosztami innymi niż poniesie operator systemu (KAS) tj. koszty Policji, GITD, GDDKIA...</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Koszty budowy systemu e-Toll nie są skutkiem projektowanej ustawy, dlatego nie są przedmiotem analizy w dokumencie OSR.</p>

71.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 3	<p>„Wykorzystanie w SPOE KAS technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych spowoduje także, że opłata za przejazd autostradą będzie naliczana za każdą przejechaną sekcję płatną, nie zaś za odcinek zdefiniowany wjazdem i wyjazdem pojazdu z autostrady”</p> <p>Niezależnie od technologii poboru opłat, opłata będzie pobierana za odcinek – nie ma możliwości innego opuszczenia autostrady, niż za pomocą zjazdu. W ten sposób opłata jest naliczana obecnie.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Zapis w uzasadnieniu został skorygowany na: „(...) opłata za przejazd autostradą będzie naliczana za przejazd każdego kilometra autostrady płatnej, tj. za odcinek zdefiniowany wjazdem i wyjazdem pojazdu z autostrady określony na podstawie danych geolokalizacyjnych z każdej przejechanej sekcji płatnej.”</p>
72.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 3	<p>„Świadczenie usług poboru opłaty oraz utrzymania MSPO będzie realizowane na podstawie przedmiotowych umów do dnia 30 listopada 2021 roku. Po tym terminie, dalsza realizacja usług poboru opłaty za przejazd, tak jak to zostało już przytoczone powyżej, wymagałaby wymiany, modernizacji komponentów MSPO, np. podsystemów, oprogramowania, urządzeń, elementów zaplecza technicznego systemu (back office), elementów infrastruktury lub innych elementów, w tym modernizacji budynków składających się na całość MSPO.”</p> <p>Stwierdzenie nie poparte konkretnymi. Brak np. gruntownej analizy nakładów</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p><u>Obecne roczne koszty MSPO wynoszą ok. 53,6 mln zł. Stosunek kosztów utrzymania (tj. wynagrodzenia wypłacanego wykonawcom obsługującym MSPO A2 i MSPO A4) do średniej kwoty przychodów wynosi obecnie 24%.</u></p> <p>W przypadku, gdy konieczne będzie przedłużenie funkcjonowania MSPO oprócz standardowych kosztów utrzymania MSPO A2 i A4, związanych z przedłużeniem obsługi manualnego poboru opłat, konieczna byłaby modernizacja infrastruktury MSPO eksploatowanej od ponad 10 lat. W ramach dokonanego rozeznania rynku, koszty części modernizacji infrastruktury MSPO A2 i A4 wskazanych jako etap I prac min. wymiana urządzeń UPS wraz z bateriami, automatów szlabanów, CCTV wraz z kamerami, drukarek systemu poboru opłat wraz z aktualizacją ich oprogramowania, zostały oszacowane na od 18 880 500 zł (brutto) do 22 632 000 zł (brutto). W kolejnym etapie konieczna byłoby dalsza modernizacja i wymiana urządzeń, co</p>

					wiązałoby się z kolejnymi nakładami kosztów. Oznacza to, że przedłużenie <u>MSPO wiązałoby się także z nakładami na wymianę infrastruktury na poziomie nawet kilkudziesięciu milionów złotych.</u>
73.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 4	<p>„Tym samym, brak szlabanów na pasach poboru opłat wyeliminuje konieczność ich podnoszenia, co z kolei przełoży się na oszczędności w zakresie utraconego przychodu w ramach manualnego systemu poboru opłat.”</p> <p>Stwierdzenie niejasne i nieprawdziwe. Nie wykazano, co powoduje utratę przychodu w systemie manualnym. Chyba, że chodzi o omijanie autostrad płatnych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Utratę przychodu w manualnym systemie poboru opłat powoduje odstępianie od poboru opłat w przypadku konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa lub wystąpienie zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa m.in. zator może wiązać się z koniecznością odstępiania od poboru opłat na bramkach wyjazdowych lub wjazdowych, co z kolei przekłada się na utratę przychodów z poboru opłaty za przejazd.</p>
74.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	<p>„W przypadku odcinków koncesyjnych odstępianie od poboru powoduje konieczność zrekompensowania utraconych wpływów przez stronę publiczną.”</p> <p>Sytuacje takie miały miejsce w przypadku koncesyjnego odcinka autostrady A1, gdzie operator otrzymuje wynagrodzenie za dostępność, a przychody trafiają do Skarbu Państwa. Z powyższego stwierdzenia wynika, że SP rekompensował utratę przychodów sam sobie.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>„W przypadku odcinków koncesyjnych odstępianie od poboru powoduje konieczność zrekompensowania koncesjonariuszowi utraconych wpływów”.</p>
75.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	<p>„b) na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do SPOE KAS i pobranie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku pojazdów objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej (tzw. pojazdów ciężkich), z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności, użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).</p> <p>Brak podobnych wdrożeń w innych krajach, stąd wątpliwości co do stopnia akceptacji takiego rozwiązania przez użytkowników.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Podniesienie zarzutu podejrzenia inwigilacji jest nieuzasadnione, ponieważ w systemie będą przechowywane jedynie dane dotyczące poboru opłat.</p> <p>Zgodnie z zapisami projektowanej ustawy, użytkownik będzie miał swobodę w zakresie wyboru sposobu uiszczenia opłaty za przejazd poprzez odpowiednie urządzenie, aplikację mobilną lub zewnętrzny system lokalizacyjny.</p>

				Rodzi ono uzasadnione podejrzenia o inwigilację (dane mają być przechowywane przez 3 lata). Brak informacji o urzędzeniu: model, źródło, model dystrybucji (sprzedaż czy wynajem).	
76.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	„Projektowane zmiany prawne mają umożliwić pobór opłaty za przejazd w sposób powodujący zachowanie przychodów z tytułu opłaty za przejazd autostradą na co najmniej dotychczasowym poziomie. System kontroli poboru opłat będzie zintegrowany z systemami resortu finansów, co zapewni skuteczne egzekwowanie nałożonych kar oraz wykrywanie przez służby kontrolne w terenie pojazdów użytkowników z nieuiszczonymi opłatami lub nieuregulowanymi karami.” Bez informacji o systemie i zasadach detekcji naruszeń stwierdzenie powyższe może mieć charakter jedynie deklaracyjny. W jaki sposób i gdzie ma się odbywać kontrola mobilna na autostradach gdzie nie wolno praktycznie się zatrzymywać poza MOP? Obecnie 100 Mobilnych Jednostek Kontrolnych wykrywa 200 naruszeń miesięcznie. Jedna bramownica kontrolna blisko 5000...	Wyjaśnienie Autor uwagi nie podaje źródła danych, ani też, czy odnoszą się one do faktycznie stwierdzonych naruszeń. Zauważyć należy, że rozwiązania technologiczne wdrażane w SPOE KAS, w tym także w punktach kontrolnych na wjazdach i wyjazdach z odcinków autostrad płatnych będą skuteczniej wykrywać i klasyfikować pojazdy, zaś system kontroli zostanie zintegrowany z zewnętrznymi źródłami oraz odbiorcami danych. Przygotowanie wymagań względem komponentów systemu kontroli zostało poprzedzone przeprowadzeniem dialogu technicznego z wiodącymi dostawcami rozwiązań i usług.
77.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Uzasadnienie	Pkt 6 na stronie 32	W dacie ustawy o transporcie drogowym należy wskazać „z dnia 6 września 2001 r.” oraz w treści uzasadnienia należy dookreślić, że kontrole te będą wykonywać inspektorzy zatrudnieni w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.	Uwzględniono Wprowadzono odpowiednie zmiany w uzasadnieniu.
78.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 7	„Nowy sposób poboru opłat za przejazd autostradą dokonywany przez Szefa KAS ze względu na rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, nie będzie wymagał zmian w infrastrukturze drogowej, w szczególności budowy placów na potrzeby miejsc poboru opłat, zatem norma nakazująca dostosowanie drogi nie mogłaby być zastosowana.” Objęcie drogi opłatami wymaga zmiany infrastruktury. Kontrola prawidłowości wnoszenia opłat wymaga infrastruktury kontrolnej. Należy dokładnie policzyć i uwzględnić także koszty zmiany organizacji ruchu i likwidacji placów poboru opłat, które będą w gestii GDDKIA.	Wyjaśnienie Niniejszy zapis dotyczy braku konieczności budowy nowych miejsc poboru opłat na odcinkach autostrad płatnych, które obecnie nie są objęte obowiązkiem opłaty za przejazd autostradą. Instalacja systemów kontrolnych nie wymaga budowy nowych miejsc poboru opłat.

79.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 8	<p>„Sytuacja wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłaty na wszystkich autostradach w Polsce, nie ograniczającego przepustowości, będzie korzystna dla obywateli. Należy zauważyć, że to właśnie na odcinkach koncesyjnych wstępują najbardziej uciążliwe kroki dla obywateli np. na autostradzie A1, szczególnie uczęszczanej w okresie wakacji.”</p> <p>Koncesjonariusze, którzy już ponieśli wydatki związane z wprowadzeniem nowego sposobu poboru opłat (videotolling) nie będą chętni do poniesienia kolejnych wydatków, by dołączyć do systemu satelitarnego. Dotyczy to zwłaszcza odcinków autostrady, gdzie operator otrzymuje opłatę za dostępność.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowane przepisy nie nakładają obowiązku zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na koncesjonariuszy, ze względu na obowiązujące umowy koncesyjne. Projektowane przepisy przewidują wyłącznie dobrowolną zmianę sposobu poboru na wniosek koncesjonariusza. Ze względu na korzyści dla obywateli celowe jest, aby projektowane przepisy przewidywały taką możliwość.</p>
80.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 8	<p>„W związku z tym wprowadza się podstawę prawną dla Szefa KAS do poboru opłaty za przejazd autostradą, również na odcinkach koncesyjnych.”</p> <p>Wymagałoby to renegotjacji umów koncesyjnych. Wprowadzenie mało prawdopodobne ze względu choćby na zobowiązania finansowe koncesjonariuszy wobec banków kredytujących ich inwestycje.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowane przepisy przewidują tryb renegotjacji umowy koncesyjnej oraz dają podstawę prawną do przejęcia zdania poboru opłaty za przejazd na odcinku koncesyjnym przez Szefa KAS.</p>
81.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 9	<p>„Fakt ponoszenia wydatków związanych z poborem opłaty za przejazd przez Szefa KAS musi zostać uwzględniony i obciążać koncesjonariusza w celu uniknięcia sytuacji przerzucenia kosztów na stronę publiczną, z korzyścią dla koncesjonariusza.”</p> <p>Stwierdzenie zasadne wyłącznie w przypadku tzw. starych umów koncesyjnych, gdzie pobierana opłata jest dochodem koncesjonariusza. Nie ma zastosowania w przypadku modelu koncesyjnego z opłatą za dostępność.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Przepisy ustawy przewidują obowiązek oszacowania przez Szefa KAS prognozowanego kosztu poboru, który będzie mógł zostać uwzględniony stosownie do treści umowy koncesyjnej.</p>
82.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 10	<p>„Ze względu na okoliczność, że wydatki na budowę i wdrożenie mogą mieć charakter jednorazowy, zasadne jest uwzględnienie amortyzacji oraz faktu, że może nie być możliwe ich przypisanie do konkretnego odcinka drogi, z tego względu należy je uwzględnić proporcjonalnie np. zakup serwerów”</p> <p>Koszt zakupu serwerów nie może być wykładnikiem kosztu budowy całego systemu. Przejrzystość kosztów powinna być kluczem w podejmowaniu decyzji o akceptacji nowych zasad</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>OSR dotyczy skutków konkretnego projektu legislacyjnego. System e-Toll wdrażany jest w oparciu o przepisy ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 1087), dlatego nie jest przedmiotem analizy w OSR.</p>

				<p>prawnych. Jeśli więc system dla poboru opłat obsługujący ok 1,5 mln użytkowników wymaga odpowiedniej ilości elementów infrastruktury IT (serwery, bazy danych...), to nowy system dla pojazdów lekkich, budowany rzekomo w oparciu o system dla poboru opłat dla pojazdów ciężkich, wymaga dla obsługi 20 mln użytkowników pojazdów lekkich dedykowanej infrastruktury IT (ponad to, co wykorzystuje system dla pojazdów ciężkich), tj. odpowiedniej mocy obliczeniowej - serwerów i odpowiedniej pamięci... Takie nakłady powinny być jasno wykazane w analizie kosztów tego nowego systemu.</p>	
83.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 11	<p>„W ramach projektowanych zmian, obowiązkiem wniesienia opłaty za przejazd autostradą, pobieranej przez Szefa KAS zostali obciążeni właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu,”</p> <p>Kto ma więc płacić? Wszyscy? Jak będzie to rozstrzygane? Co w przypadku, gdy w jednym pojeździe będzie działała aplikacja u kierowcy i pasażerów, włączona przypadkowo? Czy w takiej sytuacji zapłaci każdy osobno za przejazd? System nowobudowany powinien zabezpieczać przed takimi przypadkami i jego użytkownicy w przypadku stosowania aplikacji mobilnej powinni mieć pewność takich zabezpieczeń przed niesłusznym pobieraniem nadmiarowych opłat.</p>	<p>Właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu należy definiować w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym, co oznacza, że np. w dowodzie rejestracyjnym pojazdu figurował będzie tylko jeden z nich.</p>
84.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 11	<p>„W czasie podróży autostradą, w przypadku zmiany planu podróży, będzie istniała możliwość zakupu dodatkowego biletu, np. w MOP, na stacji benzynowej, przez aplikację lub w innym dedykowanym do tego celu miejscu.”</p> <p>Czy przewidziana jest sytuacja odwrotna, czyli zwrot opłaty za nieprzejechany odcinek? Z tego co powszechnie wiadomo Państwo nie powinno pobierać nienależnych danin od obywatela RP. Także obecnie w poborze opłat drogowych istnieje wymóg niepobierania opłat nienależnych tj. za odcinki które nie zostały przejechane drogami płatnymi przez użytkownika. Należy więc stworzyć system który nie narusza zasad państwo – obywatel w zakresie nienależnych opłat, a nie obciążać nadmiarowo użytkowników dróg płatnych.</p>	<p>Zmodyfikowany obecnie zapis ustawy (uwaga 21 z raportu międzyresortowych) mówi:</p> <p>„11. Bilet autostradowy jest ważny przez 48 godzin od daty i godziny początku okresu ważności wskazanej na bilecie i traci ważność z chwilą zakończenia danego przejazdu autostradą lub jej odcinkiem albo z upływem 48 godzin od daty i godziny początku okresu ważności wskazanym na tym bilecie.”</p> <p>Zakupiony bilet autostradowy będzie mógł być zwrócony wyłącznie przed deklarowaną datą i godziną rozpoczęcia podróży. Nie widzimy innych przesłanek do zwrotu. Bilet będzie funkcjonował w środowisku elektronicznym, a jego</p>

					wykorzystanie będzie rejestrowane w SPOE KAS.
85.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 12	<p>„Projektowane przepisy zawierają zamknięty katalog informacji, które będą zawarte na bilecie autostradowym, są to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) numer rejestracyjny pojazdu; 2) kraj rejestracji pojazdu, jeżeli jest inny niż Polska; 3) kategorię pojazdu; 4) datę i godzinę początku okresu ważności oraz datę i godzinę końca tego okresu; 5) wskazanie autostrady lub jej odcinka, za który została pobrana opłata; 6) kwotę opłaty za przejazd autostradą; 7) liczbę osi pojazdu – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą ze względu na liczbę osi; 8) unikalny identyfikator.” <p>Czy pod nazwą „kategoria pojazdu” wnioskodawca ustawy rozumie rozróżnienie między pojazdem lekkim a motocyklem?</p> <p>Czego dotyczy punkt 7? Czy chodzi o pojazd lekki z przyczepą?</p> 	Punkt 7 odnosi się do systemów poboru opłat, w których kategoria pojazdu i wynikająca z niej wysokość stawki opłaty nie jest określana przez dopuszczalną masę całkowitą a liczbą osi pojazdu.
86.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 13	<p>„Podstawowym celem przepisów dotyczących ustalenia sposobu sprzedaży biletów jest zapewnienie użytkownikom pojazdów lekkich tak szerokiej możliwości zakupu biletu autostradowego, nie tylko w nowoczesnych kanałach dystrybucji online, np. w serwisie internetowym, w terminalach samoobsługowych i w aplikacji mobilnej; własnej i dostarczanej przez partnerów zewnętrznych, lecz również w formie wydrukowanego biletu na stacji paliw czy w kiosku, zagwarantuje możliwość uiszczenia opłaty również osobom nie korzystającym z rozwiązań cyfrowych.”</p> <p>Czy przeprowadzono szacunki dotyczące liczby takich placówek, nakładów na ich utworzenie i kosztów utrzymania?</p>	Wyjaśnienie SzeF KAS nie będzie budował własnej sieci dedykowanych Miejsc Obsługi Klienta do sprzedaży biletów autostradowych. Sprzedaż biletów będzie odbywać się przez przedsiębiorców w systemie prowizyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji zapewniających możliwość zakupu biletu przed wjazdem na autostradę płatną i w Miejscach Obsługi Podróżnych. Niezależnie od tego, SzeF KAS będzie instalował urządzenia samoobsługowe. Obecnie trwają prace nad wyselekcjonowaniem lokalizacji na potrzeby poboru opłaty za przejazd z wykorzystaniem biletu elektronicznego na odcinkach państwowych autostrad płatnych A2 i A4.
87.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 13	<p>„Stawka prowizji zostanie określona w akcie wykonawczym, przy czym ustawa określa, że stawka prowizji jaką mogą pobierać</p>	Wyjaśnienie

				<p>przedsiębiorcy w ramach świadczenia usługi dystrybucji i sprzedaży biletów nie może przekroczyć 3% kwoty opłaty za przejazd autostradą wskazanej na bilecie.”</p> <p>Koszty, jakie musiałby ponieść taki przedsiębiorca to inwestycja w oddzielne stanowisko i koszty obsługi. Wg obecnych stawek to 3-5 tys. zł/miesiąc (sprzęt dostarczony i utrzymywany przez operatora). By taki model był opłacalny, jeden punkt musiałby sprzedać 10.000 - 17.000 biletów na pełny odcinek A2 miesięcznie. Nierealne!!</p> <p>Kto i w jakim zakresie odpowiada za wyposażenie sieci dystrybucji w sprzęt, oprogramowanie, łączność, zaplecze techniczne, wszelkie inne rozwiązania techniczne?</p>	<p>Świadczenie usługi nie wymaga wyposażenia w odrębne stanowisko, ponieważ zakup biletu nie wymaga wprowadzania szeregu danych. Jest to prosta i nieskomplikowana czynność. Zasady współpracy, w tym niezbędne wymagania zostaną określone w Umowie, o której mowa w której mowa w ust. 13 pkt 2 projektu ustawy.</p>
88.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 14	<p>„Warunkiem zawarcia przez Szefa KAS umowy na sprzedaż biletów będzie spełnienie łącznie dwóch warunków wskazanych w przepisach. Pierwszym warunkiem niezbędnym do zawarcia umowy jest przejście przez przedsiębiorcę z wynikiem pozytywnym testów integracyjnych swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. Szczegóły w zakresie integracji będą przedmiotem wzajemnych ustaleń pomiędzy zainteresowanym przedsiębiorcą, a Szefem KAS. Drugim warunkiem dopuszczalności zawarcia umowy z danym przedsiębiorcą jest złożenie przez zainteresowanego przedsiębiorcę zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. Każdy, kto je spełni będzie mógł zawrzeć umowę na sprzedaż biletów bez konieczności przechodzenia dodatkowego postępowania.”</p> <p>Czy umowy na sprzedaż biletów będą zawierane w trybach określonych w PZP? KAS jest przecież zobligowany do stosowania PZP. Czy nie należałoby raczej wprowadzić zuniifikowanego rozwiązania dla wszystkich chętnych? Czy zapis oznacza przeniesienie kosztu budowy punktu dystrybucji, wdrożenia, testów i integracji na przedsiębiorcę?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Do świadczenia usług będzie dopuszczony każdy podmiot spełniający warunki dopuszczenia – złożenie zabezpieczenia i przejście testów integracyjnych. Kwota prowizji będzie wynikać z rozporządzenia i będzie jednolita dla wszystkich podmiotów. Ustawa nie przewiduje kryteriów wyboru podmiotów gospodarczych i rywalizacji między nimi, każdy podmiot będzie mógł realizować usługę w ramach systemu e-Toll i z tego względu nie mamy do czynienia z zamówieniem publicznym. Taka interpretacja znajduje potwierdzenie w orzecznictwie TSUE (C 9/17 Tirkkonen).</p> <p>Ministerstwo Finansów nie widzi konieczności budowy punktów dystrybucji dedykowanych do poboru opłaty za przejazd autostradą, w szczególności takiego wymogu (zadania) nie przewidują projektowane przepisy.</p>
89.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 16	<p>„Zakupiony bilet autostradowy będzie mógł być zwrócony wyłącznie przed deklarowaną datą i godziną rozpoczęcia</p>	<p>Bilet będzie funkcjonował w środowisku elektronicznym. Wykorzystany bilet nie</p>

				<p>podróży. Taki przepis powoduje brak konieczności mechanizmu „kasowania biletu”, co stanowiłoby utrudnienie dla obywateli, a dla administracji oznaczałoby konieczność budowy rozbudowanej i kosztownej infrastruktury kontrolnej o prawie 100% skuteczności.”</p> <p>Jakaś forma „kasowania” będzie jednak musiała istnieć (nawet wirtualnie), inaczej byłby możliwy wielokrotny przejazd na tym samym bilecie.</p> <p>Infrastruktura kontrolna o niemal 100% skuteczności istnieje już na obecnych państwowych autostradach płatnych – to infrastruktura placów i stacji poboru opłat.</p>	<p>będzie mógł być użyty ponownie, nawet jeśli jego okres ważności nie upłynął. Wykorzystany bilet nie będzie mógł być użyty ponownie, nawet jeśli jego okres ważności nie upłynął. Wykorzystanie biletu elektronicznego będzie rejestrowane w SPOE KAS, nie zaś z wykorzystaniem urządzeń wymagających interakcji z użytkownikiem drogi.</p> <p>Taki przepis powoduje brak konieczności mechanizmu „kasowania biletu” w konwencjonalny sposób, co stanowiłoby utrudnienie dla obywateli, a dla administracji oznaczałoby konieczność budowy rozbudowanej i kosztownej infrastruktury kontrolnej o prawie 100% skuteczności. W przypadku zastosowania mechanizmu „kasowania biletu” konieczny byłby montaż urządzeń do kasowania biletów przed wjazdem na odcinek płatny autostrady, co spowodowałoby konieczność montażu dodatkowej infrastruktury i zatrzymywanie się pojazdu w celu „kasowania biletu”. Co nie ma zastosowania w podstawnych założeniach do ustawy, które gwarantują „free flow” bez konieczności zatrzymywania się przed wjazdem na autostradę.</p>
90.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 16	<p>„Dane zawarte na biletach będą przechowywane nie krócej niż 12 i nie dłużej niż 36 miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpił upływ okresu ważności biletu autostradowego.”</p> <p>Dlaczego przewidziany jest tak długi okres przechowywania danych? Czy nie powinny być przechowywane jedynie dane dotyczące nieopłaconych przejazdów?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Okres retencji został skrócony do maksymalnie 24 miesięcy. Po usunięciu danych o zakupionych biletach nie będzie możliwości zweryfikować, czy wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej zostało poprawnie wystawione. Z względu zasadne jest, aby okres retencji danych nie był zbyt krótki.</p>

91.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Przyjęta konstrukcja prawna wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu o naliczenie opłaty za przejechany odcinek powoduje, że możliwe jest rozliczenie opłaty za przejazd autostradą w analogiczny sposób, jak opłaty elektronicznej.”</p> <p>Prawda, pod warunkiem wprowadzenia procedury zwrotu środków za opłacony a nieprzejechany odcinek. Niedopracowany system zwrotów biletów za przejazd tego niestety nie potwierdza. Widać w tej decyzji brak troski o klienta i obywatela, jakim jest użytkownik drogi płatnej. Jeżeli system jest solidny i skuteczny, obywatel powinien mieć nielimitowany czas na wykorzystanie biletu na przejazd, a nie być zmuszanym do marnowania czasu i kosztów w przypadku jakiegokolwiek zmiany warunków lub trasy przejazdu poprzez ograniczenie ważności biletu jedynie do 48h. Wnioskodawca zapomniał o budowaniu relacji sprzedawca - klient i postępuje w tym zakresie zgodnie z zasadami z czasów PRL, ignorując kompletnie wygodę użytkownika systemu poboru opłat.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowane przepisy przewidują możliwość zwrotu biletu autostradowego. Wprowadzenie możliwości zwrotu biletu, w każdym czasie, wymuszałoby konieczność zapewnienia 100% skuteczności rozpoznawania tablic. Ze względu, na fakt, że nie jest to wykonalne, zmian sposobu poboru i likwidacja bramek i szlabanów najprawdopodobniej nie zostałyby zrealizowane. Projektowane rozwiązanie gwarantuje utrzymanie przychodów z opłat, a wygodę obywateli.</p>
92.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Oznacza to, że użytkownik drogi będzie mógł, poza zakupem biletu autostradowego, zarejestrować się w systemie SPOE KAS i wnosić opłatę w oparciu o dane geolokalizacyjne przekazane z jednego z trzech typów urządzeń – smartphona, urządzenie montowane w pojeździe lub ZSL.”</p> <p>Czy wnioskodawca przewiduje model wynajmu urządzenia pokładowego? Koszt zakupu OBU obciąża użytkownika, podobnie jak ZSL z opłatą za usługę.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowane przepisy nie przewidują produkcji i sprzedaży urządzeń pokładowych przez administrację publiczną.</p>
93.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Informacja o odcinkach autostrad, na których pobierana jest opłata za przejazd przez Szefa KAS, wraz ze wskazaniem tych odcinków, będzie zamieszczana na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych.”</p> <p>Co z obowiązkiem właściwego oznakowania odcinków płatnych? Państwo nie może zastawiać pułapki na obywatela, ani tym bardziej na zagranicznego kierowcę.</p>	<p>Zarządca drogi ma obowiązek jej oznakowania zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. Znaki drogowego określa rozporządzenie wydawane przez Ministra Infrastruktury. W przypadku uchwalenia projektowanej ustawy Ministerstwo Finansów wystąpi o odpowiednią zmianę tego aktu prawnego.</p>
94.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Art. 37c</p> <p>Zmiana zwarta w tym przepisie jest konsekwencją przyjętego rozwiązania umożliwiającego pobór przez Szefa KAS opłat za</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Złożenie przez koncesjonariusza wniosku,</p>

				<p>przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych. W przypadku przejścia poboru opłaty za przejazd autostradą na tych odcinkach środki z pobranej opłaty SzeF KAS będzie przekazywał na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.”</p> <p>Zapis zakłada właściwie możliwość zerwania umów koncesyjnych. Nie odbyłoby się to bez konieczności wypłaty odszkodowań dla koncesjonariuszy.</p>	<p>którego konsekwencją może być zmiana sposobu wypłaty środków z tytułu opłaty za przejazd autostradą jest dobrowolne.</p>
95.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 18	<p>„Dlatego też udrażniając to „wąskie gardło” proponuje się, by za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą pobieraną przez SzeFa KAS, odpowiednio od właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który przemieszczał się autostradą płatną pobierana będzie opłata dodatkowa w wysokości 500 zł.”</p> <p>Proponowana kara jest niewspółmiernie wysoka w stosunku do wykroczenia (maksymalna opłata drogowa wg obecnych stawek to 16 zł)</p>	<p>Wysokość opłaty dodatkowej winna oddziaływać prewencyjnie na użytkowników korzystających z płatnych autostrad. Ustawodawca zaproponował uniknięcie tej opłaty w przypadku, gdy opłata zostanie wniesiona w terminie do 3 dni od dnia zakończenia przejazdu.</p>
96.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 19	<p>„Z punktu widzenia poborcy opłaty zasadne jest ograniczenie ilości naruszeń wymagających obsługi, dzięki umożliwieniu dopełnienia naruszonego obowiązku. Przepis ten nie znajdzie zastosowania w przypadku kontroli prowadzonej na drodze. Takie rozwiązanie jest zasadne biorąc pod uwagę, że część naruszeń może być wykryta wyłącznie w ten sposób i w takim przypadku kierujący nie będzie zainteresowany dopełnieniem swoich obowiązków.”</p> <p>Obecnie znacznie wyższą skuteczność wykazuje kontrola stacjonarna niż mobilna (ok. 200 naruszeń miesięcznie wykrywanych przez mobilne jednostki kontrolne vs. ok 4700 raportowanych przez infrastrukturę kontrolną). Kontrola mobilna w obecnym kształcie jest nieskuteczna. W przypadku autostrad dodatkowym utrudnieniem jest konieczność prowadzenia kontroli w bezpiecznym miejscu, a więc wyłącznie na MOP lub miejscach bezpiecznych do tego dedykowanych.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
97.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 20	<p>„Z uwagi na publicznoprawny charakter opłaty za przejazd autostradą do egzekucji należności zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. 1427 i 1492).”</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowana ustawa przewiduje, że w przypadku zmiany sposób poboru na odcinkach koncesyjnych SzeF KAS</p>

				Czy w przypadku przejęcia przez KAS poboru opłat na autostradach koncesyjnych, opłata również będzie miała charakter publicznoprawny?	przekazuje pobrane opłaty za przejazd autostradą na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z tego względu opłata będzie miała charakter publicznoprawny.
98.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 21	„określono termin przedawnienia dochodzenia zaległej opłaty dodatkowej i będzie ten okres upływał po 5 latach, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłata dodatkowa powinna zostać wniesiona.” Czy nie można zastosować okresu przedawnienia na podstawie już istniejących przepisów, na przykład k.p.a.? Proponowany okres wydaje się zbyt długi.	Do niniejszej ustawy w zakresie opłat stosuje się przepisy KPA. Termin przedawnienia dochodzenia zaległej opłaty dodatkowej jest analogiczny jak w opłatach za przejazd po drogach publicznych (pojazdy ciężkie).
99.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 22	„Stąd w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą, że właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu nie uiścił opłaty dodatkowej za poprzednie przejazdy po autostradach, pojazd który jest jego własnością, może zostać zatrzymany do czasu uiszczenia tej opłaty. Taka sytuacja może mieć miejsce tylko w przypadku gdy ten właściciel, posiadacz albo użytkownik ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa (art. 37gg ust. 1).” Skąd wiadomo, że to ta sama osoba? Co z wypożyczonymi pojazdami? Zgodność z przepisami wewnętrznymi? Polska nie jest związana umowami lub porozumieniami o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji z żadnym państwem.	Przepisy zostały zmienione, tym samym uzasadnienie zostało odpowiednio dostosowane.
100.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 22	„Ponieważ opłata za przejazd autostradą płatną jest świadczeniem publicznym przez wszystkich korzystających z autostrad, ponoszonym w celu budowy i utrzymania dróg krajowych, w tym autostrad, zatem winna być uiszczana przez wszystkich, a korzystający z tych autostrad, którzy uporczywie i wielokrotnie unikają jej płacenia, naruszają art. 84 Konstytucji	Wyjaśnienie Projektowana ustawa przewiduje, że w przypadku zmiany sposób poboru na odcinkach koncesyjnych Szef KAS przekazuje pobrane opłaty za przejazd

				<p>RP. Stąd też konieczne jest wyposażenie Szefa KAS w skuteczne narzędzia oddziaływania prewencyjnego.”</p> <p>Jak ma się zapis o świadczeniu publicznym do opłat ewentualnie pobieranych przez KAS na odcinkach koncesyjnych? Jak rozumieć powoływanie się na Konstytucję RP w przypadku obcokrajowców, którym zabierze się pojazdy?</p>	<p>autostradą na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.</p> <p>Celem projektowanych przepisów jest zapewnienie możliwości egzekucji zaległości. Osoby nie uiszczające opłat i danin publicznych muszą liczyć się z konsekwencjami swoich działań, w tym możliwością egzekucji z rachunku bankowego, czy ruchomości.</p>
101.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 23	<p>„O ile opłatę dodatkową uiszcza odpowiednio właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, to w przypadku ujawnienia nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą w toku kontroli na drodze kara grzywny w wysokości 500 zł nakładana jest na kierującego.”</p> <p>Jeżeli nie działa urządzenie np. w wypożyczonym pojeździe to dlaczego kierowca ma być karany?</p>	<p>Kara grzywny w wysokości 500 zł nakładana jest na kierującego za naruszenie obowiązków polegających na rozpoczęciu przejazdu bez ważnego biletu lub prawidłowo funkcjonującego urządzenia przekazującego dane geolokalizacyjne. Obowiązki te są ściśle związane z kierującym pojazdem i tylko ten może zostać ukarany za brak ich dochowania.</p>
102.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 25	<p>„Należy podkreślić, że zmiana nie wpływa na zakres wydatków realizowanych ze środków Funduszu i nie będzie prowadziła do finansowania kosztów osobowych we wskazanych w katalogu podmiotach.”</p> <p>Skąd wobec tego będą finansowane koszty osobowe np. czynności kontrolnych?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>W OSR wskazano źródła wydatków:</p> <p><i>Wejście w życie przedmiotowej ustawy nie wpłynie na poziom wydatków, planowanych corocznie w ustawach budżetowych. Wykazane koszty realizacji nowych zadań związanych z poborem opłaty przez Szefa KAS zostaną bowiem sfinansowane w ramach obecnie planowanych wydatków w ww. części budżetu państwa, w szczególności w ramach wydatków na działalność Krajowej Administracji Skarbowej, poprzez stosowne przesunięcia i zagospodarowanie obecnego potencjału rzeczowego i kadrowego. Również wydatki na realizację zadań kontrolnych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego Szefa KAS zostaną</i></p>

					<i>sfinansowane w ramach obecnie planowanych wydatków. Niniejsze regulacje nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki finansowe z budżetu państwa na ten cel.</i>
103.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 26	<p>„Zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez państwową jednostkę budżetową – Centrum Informatyki Resortu Finansów. Zasady wydatkowania środków Funduszu są uregulowane w ustawie, z tego względu zachodzi konieczności doprecyzowania, że zadania informatyczne dotyczące Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być realizowane przez Centrum Informatyki Resortu Finansów.”</p> <p>Czy CIRF będzie miało możliwość podzlecenia swoich zadań? Jeśli tak, to na jakich zasadach?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Centrum Informatyki Resortu Finansów, jako jednostka budżetowa, zobowiązane jest do przestrzegania przepisów prawa, w szczególności w zakresie zamówień publicznych. Wszystkie zakupy usług czy dostawy sprzętu realizowane są zgodnie z przepisami ustawy prawo zamówień publicznych.</p>
104.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 26	<p>„Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że usunięciu podlega wyłącznie informacja o określeniu dopuszczalnej masy całkowitej i poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO) pojazdu.”</p> <p>Czy przez to należy rozumieć, że wnioskodawca zamierza wprowadzić zróżnicowanie stawek ze względu na normy emisji spalin? Jeśli nie, informacja o klasie EURO jest zbędna, gdyż stanowi jedynie utrudnienie dla użytkownika w procesie rejestracji. Czy dane o pojeździe nie mogą być zaciągane automatycznie, np. z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Politykę transportową państwa realizuje minister właściwy do spraw transportu. W przypadku podjęcia decyzji o zróżnicowaniu stawek opłat za przejazd autostradą w zależności od klasy emisji spalin, Szef KAS uwzględni tę okoliczność w SPOE KAS. Dane z CEPIK będą automatycznie pobierane i wykorzystane w procesie rejestracji w SPOE KAS pojazdów krajowych.</p>
105.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 27	<p>„Ze względu na zmiany w sposobie poboru opłaty elektronicznej wprowadzone ustawą z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020 poz. 1087), w szczególności przesądzenie, że SPOE KAS jest systemem teleinformatycznym administracji publicznej oraz wprowadzenie rejestru uiszczających opłatę elektroniczną konieczne jest określenie zasad świadczenia tego typu usług w przepisach ustawowych.”</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że Krajowy System Poboru Opłat od początku jest systemem teleinformatycznym administracji</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Dotychczasowe przepisy nie wskazywały, że system viaTOLL jest rejestrem państwowym, ani nie regulowały działalności kart flotowych. Uzasadnienie do projektu ustawy służy wyjaśnieniu konieczności podjęcia interwencji legislacyjnej oraz uregulowania ww. zagadnienia, a nie propagandzie.</p>

				publicznej (był własnością GDDKiA). Czy administracja rządowa KAS nie ma takiej świadomości, czy też podkreśla jedynie taki fakt w celach propagandowych swojego nowego rozwiązania?	
106.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 28	<p>„Projektowana ustawa określa wymagane elementy umowy, które zostaną jednolicie określone dla każdego podmiotu przystępującego do jej zawarcia. Zapewnienie określenia istotnych warunków zawieranej umowy zagwarantuje równość i przejrzystość współpracy pomiędzy stroną publiczną i prywatną oraz służy zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa.”</p> <p>Kto odpowiada za zainstalowanie OBU/ ZLS? Czy może być ustalona odpłatność za korzystanie z OBU/ZSL? Czy OBU/ ZSL łączy się z systemem KAS? Czy musi być indywidualnie przetestowane zanim dojdzie do jego rejestracji? Kto będzie ponosił koszty testowania/ certyfikacji OBU/ ZLS?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>OBU będzie jednym z rozwiązań wykorzystywanych do poboru opłat drogowych. Sposób dystrybucji urządzeń będzie zależał od decyzji operatorów OBU, którzy mają możliwość wyboru sieci dystrybucji (sieć KAS, własna sieć).</p> <p>Ministerstwo Finansów nie będzie ingerować w model biznesowy operatorów, którzy podejmą decyzję w sprawie sposobu udostępnienia OBU (kaucja, sprzedaż). W przypadku niewystarczającej dostępności urządzeń na rynku, Szef KAS przewiduje zapewnienie ich dostępności w sieci dystrybucji działającej w ramach SPOE KAS.</p>
107.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 30	<p>„Awaryjny sposób poboru opłaty będzie się opierał na jednorazowych biletach na odcinek drogi objęty obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej. Zależnie od okoliczności taki bilet mógłby być dystrybuowany w formie papierowej lub elektronicznej.”</p> <p>Co w przypadku niedostępności systemu awaryjnego? Z tego co publicznie wiadomo to obecny system oparty o technologię DSRC w ciągu 10 lat nie zawiódł. Skąd obawa że system satelitarny będzie wymagał systemu awaryjnego? Czy nie jest to wynik pełnej świadomości Wnioskodawcy, że systemy geolokalizacyjne w skali użytkownika jak i nieprzyjaznych ingerencji państw i organizacji trzecich można zakłócać i przez to nie jest to de facto system podobnej klasy bezpieczeństwa, jak istniejący obecnie?</p>	<p>Uwaga bezprzedmiotowa</p> <p>Kwestionowane przepisy zostały usunięte z projektu.</p>
108.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 31	<p>„3. Zmiana w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji</p> <p>W projektowanym art. 37gd ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278 i 1087) do kontroli</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektowane przepisy przewidują nałożenie dodatkowych uprawnień</p>

				<p>prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty uprawnieni będą również funkcjonariusze Policji przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, stąd potrzeba dodania w art. 1 nowego ust. 5 w ustawie o Policji.”</p> <p>Umocowanie Policji do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty drogowej oznacza konieczność znacznego i kosztownego wyposażenia pojazdów Policji oraz przeszkolenia funkcjonariuszy. Czy są przewidziane na to środki, a jeśli tak – jak to się ma do informacji o braku wpływu ustawy na budżet KAS?</p>	<p>kontrolnych w zakresie opłaty za przejazd autostradą, z których funkcjonariusze policji będą mogli skorzystać przy wykonywaniu swoich podstawowych zadań. Z tego względu nie jest konieczne wyposażenie Policji.</p>
109.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 34	<p>„Zgodnie z art. 13 projektowanej ustawy uiszczenie opłaty za przejazd autostradą w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej na podstawie danych geolokalizacyjnych przekazanych z urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, możliwe będzie od daty wskazanej w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 4, ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w obwieszczeniu datę uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS i tym samym technicznego wykonania czynności niezbędnych do uiszczenia opłat drogowych zgodnie z przepisami.”</p> <p>Czy oznacza to wprowadzenie nowego systemu poboru opłat nie później niż 1.07.2021? Co w przypadku opóźnienia?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Przepisy ustawy nakładają obowiązek wygaszenia systemu ESPO (viaTOLL) do 1.07.2021 r.</p>
110.	Pracodawcy RP	OSR	Opis sposobu uiszczenia opłaty drogowej od samochodów ciężarowych	<p>Jest: „rozliczenie opłaty analogicznie jak to ma miejsce dla pojazdów ciężkich”, powinno być: „rozliczenie opłaty analogicznie jak to będzie miało miejsce dla pojazdów ciężkich”. System satelitarny dla pojazdów ciężkich jeszcze nie funkcjonuje</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Dokonano zmiany w OSR zgodnej z propozycją.</p>
111.	Pracodawcy RP	OSR	Opis sposobu zakupu biletu autostradowego w kiosku	<p>Brakuje informacji o jaki kiosk chodzi wnioskodawcy. Czy będzie to oddzielny budynek, czy dedykowana kasa w jakimś innym budynku, czy może automat samoobsługowy? Jakie wyposażenie powinien mieć taki kiosk? Jakie są warunki lokalizacji?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Każdy przedsiębiorca może świadczyć czynność wydawania biletu autostradowego, we własnej sieci punktów sprzedaży.</p>

112.	Pracodawcy RP	OSR	Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	Zapis „konieczności ponoszenia kosztów wdrożenia i utrzymania systemu videotolling oraz jego integracji z MSPO” do usunięcia – system videotolling nie będzie wdrażany, więc zapis jest bezzasadny	Nie uwzględniono Zaletą nowego systemu poboru jest brak konieczności automatyzowania podnoszenia szlabanów.
113.	Pracodawcy RP	OSR	Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	Zapis „brak obowiązku zakupu i montażu urządzeń pokładowych przez użytkowników pojazdów lekkich” do usunięcia – obecnie również nie ma konieczności zakupu takich urządzeń	Wyjaśnienie Obecnie w celu uiszczenia opłaty za przejazd autostradą w sposób elektroniczny wymagane jest posiadanie urządzenia pokładowego w technologii DSRC.
114.	Pracodawcy RP	OSR	Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	„Otwartość na interoperacyjność możliwość na poziomie krajowym, we współpracy z koncesjonariuszami – objęcia także jednolitym systemem poboru opłat odcinków autostrad koncesyjnych.” Stwierdzenie nieprawdziwe. Koncesjonariusze, którzy już ponieśli wydatki związane z wprowadzeniem nowego sposobu poboru opłat (videotolling) nie będą chętni do poniesienia kolejnych wydatków, by dołączyć do systemu satelitarnego.	Wyjaśnienie Zdanie jest prawdziwe opisuje możliwość jaką stwarzają projektowane przepisy i nie odnosi się do predykcji intencji koncesjonariuszy.
115.	Pracodawcy RP	OSR	Opis współpracy z operatorami kart flotowych	Operatorzy kart flotowych to nie jedyne podmioty, które mogłyby świadczyć rolę dostawcy usług poboru opłat (ang. toll service provider). Definicja powinna zostać rozszerzona, by umożliwić otwarcie rynku i lepszą konkurencję	Uwzględniona Przepis został przeredagowany w celu uniknięcia wątpliwości, co do możliwości świadczenia usług w zakresie obsługi użytkowników systemu e-Toll przez każdego zainteresowanego przedsiębiorcę. „Art. 13iBa. 1. Przedsiębiorca, zwanym dalej „dostawcą kart flotowych”, w imieniu właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, może: 1) uiszczyć opłatę elektroniczną lub wnieść opłatę 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 zwanej dalej „opłatą za przejazd

					autostradą”, w przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 lub ust. 1b tej ustawy; 2) dokonać rejestracji lub aktualizacji danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1; 3) uzupełnić rejestr, o którym mowa w art. 13ia ust. 1.
116.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	OSR	Część 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt	W pkt dotyczącym ITD należy wskazać jedynie Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	Uwzględniono Wskazano Głównego Inspektora Transportu Drogowego bez inspekcji wojewódzkich.
117.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Policja	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urzędzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy	Wyjaśnienie System, który będzie wykorzystywany do kontroli prawidłowości uiszczenia opłat jest systemem resortu finansów i już obecnie jest wykorzystywany przez uprawnione organy w ramach realizowanych zadań. W OSR wskazano źródła finansowania.
118.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Straż Graniczna	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urzędzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy	Wyjaśnienie System, który będzie wykorzystywany do kontroli prawidłowości uiszczenia opłat jest systemem resortu finansów i już obecnie jest wykorzystywany przez uprawnione organy w ramach realizowanych zadań. W OSR wskazano źródła finansowania.
119.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Służba Celno-Skarbowa	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urzędzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy	Wyjaśnienie System, który będzie wykorzystywany do kontroli prawidłowości uiszczenia opłat jest systemem resortu finansów i już obecnie jest wykorzystywany przez uprawnione organy w ramach realizowanych zadań. W OSR wskazano źródła finansowania.
120.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	OSR	Wpływ na sektor finansów publicznych/Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie ustawy	W OSR nie wykazano żadnych wydatków z budżetu państwa, w tym na zwiększenie zatrudnienia, funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej oraz pracowników cywilnych Krajowej Administracji Skarbowej, dostosowania powierzchni biurowej, szkolenia pracowników, wdrożenie i obsługa systemów i infrastruktury IT	Wyjaśnienie W OSR w rubryce źródła finansowania wskazano, że wejście w życie przedmiotowej ustawy nie wpłynie na poziom wydatków, ani dochodów w cz. 19 –

					Budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe, planowanych corocznie w ustawach budżetowych. Wykazane koszty realizacji nowych zadań związanych z poborem opłaty przez Szefa KAS zostaną bowiem sfinansowane w ramach obecnie planowanych wydatków w ww. części budżetu państwa, w szczególności w ramach wydatków na działalność Krajowej Administracji Skarbowej, poprzez stosowne przesunięcia i zagospodarowanie obecnego potencjału rzeczowego i kadrowego. Niniejsze regulacje nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki finansowe z budżetu państwa na ten cel.
121.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	OSR	Wpływ na sektor finansów publicznych/Dodatkiowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W OSR wykazano konieczność przeszkolenia w zakresie kontroli prawidłowości uiszczania opłaty za przejazd autostradami płatnymi jedynie funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, natomiast ustawa przewiduje, że kontrole będą również przeprowadzać inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusze Policji i Straży Granicznej. Proponowany zapis: d) przewidziano koszt przeprowadzenia przed uruchomieniem systemu jednorazowego szkolenia funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, Policji i Straży Granicznej oraz inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w wysokości (...) tys. zł	Nie uwzględniono Autor uwagi nie wskazał kwoty jaką zamierza wydatkować w ramach przyznanых środków budżetowych na szkolenia, dlatego nie jest możliwe uwzględnienie tej uwagi. Policja nie zgłosiła uwag w tym zakresie.
122.	Autostrada Wielkopolska S.A. Autostrada Wielkopolska II S.A.	OSR	W kontekście Art. 37gd ust. 1 i 2 pkt 1,2 i 3	Zastrzeżenie: (uwaga 32) <i>Projekt wymienia wiele służb, które obarcza obowiązkiem kontrolowania, czy użytkownicy uiszczają opłaty. Może to prowadzić do nieporozumień i trudności z podziałem zadań między służbami (rozłożenie odpowiedzialności może negatywnie wpłynąć na jakość wykonywania zadań).</i> Ponadto wątpliwość budzi, czy liczba 84 funkcjonariuszy i 30 pracowników biurowych – w odniesieniu do Służby Celno-Skarbowej – będzie wystarczająca do przeprowadzania skutecznych kontroli.	Wprowadzenie nowoczesnego systemu poboru opłaty za przejazd autostradą na dedykowanych odcinkach w sposób nieograniczający przepustowości ruchu wymaga wprowadzenia rozwiązań zapewniających efektywność tego poboru. Co do zasady weryfikacja prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd płatnym odcinkiem autostrady (odcinek A2 Konin – Stryków (99 km) oraz odcinek A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica (162,4 km)), z uwagi na fakt, że projektowane przepisy stanowią

					<p>podstawę wykorzystania do poboru opłaty za przejazd autostradą wdrażany przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (Szefa KAS) Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (SPOE KAS) będzie realizowana przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (art.37gd ust.1 ustawy) podczas realizacji czynności kontrolnych na drodze. Jednocześnie celem zwiększenia efektywności realizowanych kontroli drogowych uprawnienia w tym zakresie uzyskali (art.37gd ust.2 ustawy):</p> <ul style="list-style-type: none"> - funkcjonariusze Policji; - - inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. <p>Koordinacja działań będzie realizowana w SPOE KAS. Uprawnienia kontrolne zostały (w zakresie realizacji kontroli drogowej) przyznane poza funkcjonariuszami służby celno-skarbowej, funkcjonariuszom Policji, CG oraz inspektorom ITD. Wiodącą służbą będzie KAS. Rozwiązanie wprost przemienione z dokonanego podziału zadań w ustawie o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu olejami opałowymi (Dz.U. z 2020 r. poz.859). Wypracowane mechanizmy w zakresie współpracy i koordynacji działań pozwalają na sprawną realizację zadań.</p>
123.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania	<p>Nowe zadania zawsze generują nowe koszty. Środki przesunięte z budżetu Ministerstwa Infrastruktury (15 mln PLN za drugie półrocze 2020) nie wystarczą nawet na sfinansowanie zatrudnienia pracowników przejętych przez KAS z GITD. Brak środków na sfinansowanie niezbędnych zamówień przetargowych (ok. 662 mln PLN wg budżetów w ogłoszonych do tej pory przetargach przez GITD i KAS)</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>OSR dotyczy wyłącznie skutków projektowanych przepisów. Przejęcie zadania poboru opłaty elektronicznej przez Szefa KAS nastąpiło na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz</p>

					niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 1087), dlatego nie jest przedmiotem analizy w OSR.
124.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	„ostateczne koszty zmian w SPOE KAS będą znane po wykonaniu prac.” – wewnętrzna sprzeczność w dokumencie – albo nie będą konieczne dodatkowe wydatki, albo nie znamy całkowitego kosztu	Wyjaśnienie W OSR wskazano szacowany koszt na poziomie 8,3 mln zł, jednocześnie wskazując, że ze względu na fakt, że prace analityczne i programistyczne zlecane i rozliczane są na podstawie czasu, w jakim wykonano pracę tzw. „model time and materials” ostateczne koszty zmian w SPOE KAS będą znane po wykonaniu prac.
125.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	Nierealne założenia dot. wysokości prowizji. Zakładane 3% (wyliczenie na podst. obecnych wpływów z MSPO) nie będzie atrakcyjne dla potencjalnych dostawców usługi obsługi użytkowników wykluczonych cyfrowo lub niechcących korzystać z elektronicznej formy uiszczania opłaty drogowej	Nie uwzględniona W opinii MF kwota prowizji jest adekwatna do zakresu czynności, jakie będą realizować przedsiębiorcy, w zakresie wydania biletu autostradowego.
126.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	Kwota 47,6 mln PLN wpływu miesięcznie z opłaty elektronicznej za pośrednictwem wystawców kart flotowych odnosi się do użytkowników pojazdów ciężkich. Miesięczne wpływy z poboru opłaty drogowej od użytkowników pojazdów lekkich nie powinny przekraczać 25 mln PLN.	Wyjaśnienie Kwota 47,6 mln PLN została oszacowana w oparciu o bieżące dochody z opłaty elektronicznej oraz udział płatności za pośrednictwem kart flotowych.
127.	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	OSR	Wpływ na sektor finansów publicznych	Nalożenie dodatkowych zadań na inspektorów zatrudnionych w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego powoduje konieczność zwiększenia zatrudnienia w BKOE GITD na poziomie zapewniającym szczelność systemu. Minimalne dodatkowe zatrudnienie wynikające z nowych zadań oszacowano jako wzmocnienie każdego Zespołu Zamiejscowego BKOE jednym składem kontrolnym (2 inspektorów) co spowoduje konieczność zatrudnienia 20 inspektorów w 2021 roku. Zatrudnienie ww. inspektorów konieczne będzie na miesiąc przed wejściem w życie ustawy, aby umożliwić przeprowadzenie stosownych szkoleń.	Uwzględniono Zgodnie z ustaleniami z konferencji uzgodnieniowej do ustawy wprowadzono limit wydatków z budżetu państwa dla GITD. Zastrzeżeniem, że limit ten nie będzie podstawą ubiegania się o nowe środki z budżetu państwa. Zakres nakładanych zadań na Głównego Inspektora Transportu Drogowego nie uzasadniania wzrostu zatrudnienia i przyznania dodatkowych środków z budżetu państwa, w

				<p>Założenia do obliczenia kosztów wynagrodzenia to mnożnik kwoty bazowej 3,1 ze średnim dodatkiem stażowym na poziomie 15%, dodatek inspekcyjny w wysokości 500zł, 1/3 czasu pracy w godzinach nocnych oraz średnio 3,5 godziny nadgodzin. Dodatkowo uwzględniono także koszty utworzenia i utrzymania stanowiska pracy.</p> <p>Dlatego też tabelę w pkt 6 OSR proponuje się uzupełnić o dodatkowe wydatki na rzecz GITD:</p> <p>2021 – 2 087 500,00 zł 2022 – 2 823 800,00 zł 2023 – 2 827 600,00 zł 2024 – 2 831 500,00 zł 2025 – 2 835 500,00 zł 2026 – 2 839 600,00 zł 2027 – 2 843 800,00 zł 2028 – 2 848 100,00 zł 2029 – 2 852 500,00 zł 2030 – 2 857 000,00 zł 2031 – 2 861 600,00 zł.</p>	<p>szczegółności ze względu na konieczność oszczędności w administracji publicznej wynikającej sytuacji związanej z epidemią COVID-19.</p>
128.	Pracodawcy RP	OSR	Strona 18	<p>„Art. 14. 1. W latach 2021-2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa na realizację zadania poboru opłaty za przejazd autostradą przez SzeF KAS, na autostradach lub ich odcinkach, wskazanych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, obowiązujących w dniu wejścia w niniejszej ustawy życie, z wyłączeniem autostrad lub ich odcinków eksploatowanych w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy przez spółki, o których mowa w art. 1a ustawy zmienianej w art. 1, wynosi dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych 113,6 mln zł, z tego w:</p> <p>1) 2021 r. – 10 399 377 zł; 2) 2022 r. – 11 450 460 zł; 3) 2023 r. – 11 467 838 zł; 4) 2024 r. – 11 467 838 zł; 5) 2025 r. – 11 467 838 zł; 6) 2026 r. – 11 467 838 zł; 7) 2027 r. – 11 467 838 zł; 8) 2028 r. – 11 467 838 zł; 9) 2029 r. – 11 467 838 zł;</p>	<p>Nie uwzględniono</p> <p>W OSR wskazano wydatki, które stały się podstawą ustalenia limitu wydatków budżetu państwa. Limit wydatków dla GITD został uwzględniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.</p>

				10) 2030 r. – 11 467 838 zł.” Brak jest informacji, w jaki sposób zostały te sumy wyliczone i jakie koszty poniesie Skarb Państwa i inne instytucje poza KAS (GITD, GDDKIA, Policja...). Brak analizy kosztów rozwiązań alternatywnych i rzeczywistych kryteriów wyboru proponowanego rozwiązania technicznego.	
129.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Pozytywny wpływ rezygnacji z konieczności zwalniania w celu wniesienia opłaty będzie możliwy na istniejących odcinkach państwowych autostrad płatnych dopiero po likwidacji placów i stacji poboru opłat. Przy pozostawieniu nawet niewykorzystanej infrastruktury do poboru opłat, kierowcy i tak będą zmuszeni do zwolnienia podczas przejazdu przez te miejsca. Z uzasadnienia do projektu ustawy (s. 6) wynika, że infrastruktura zostanie pozostawiona jako kontrolna. Tak więc jak z bezpieczeństwem przejazdu przez lokalizacje placów poboru opłat o czym warto pamiętać mając na uwadze ilość wypadów na nieruchomości MPO Pruszków	Nie uwzględniono Konieczność całkowitego wyhamowania przed szlabanem zostanie zniesiona. W ciągach dróg wielokrotnie stosowane są ograniczenia prędkości i nie powodują one powstania zatorów, takich jak przed Miejscami Poboru Opłat. W początkowym okresie funkcjonowania SPOE KAS obecna infrastruktura MPO zostanie pozostawiona w części niezbędnej do instalacji urządzeń i systemów kontrolnych. W związku z pozostawieniem m.in. wysp, zostanie powołany zespół obejmujący przedstawicieli MI i MF w zakresie wypracowania rozwiązania dla problemu oznakowania dróg płatnych i zmiany organizacji ruchu.
130.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	„Brak waloryzacji wynagrodzenia inkasentów, przy globalnym wzroście wynagrodzeń w gospodarce, spowodował istotne ograniczenie atrakcyjności tych miejsc pracy, w stosunku do porównywalnych ofert w sektorze usług.” Brak waloryzacji wynagrodzenia inkasentów jest spowodowany zapewne z winy obecnego operatora systemu jakim jest KAS i jest co najmniej żenujące że o tym pisze wprost Wnioskodawca winiąc samego siebie za umniejszanie rangi zawodu inkasenta w manualnym poborze opłat	Nie uwzględniono Projektodawca ma na myśli brak waloryzacji w perspektywie co najmniej kilku ostatnich lat. Nie można tutaj winić Szefa KAS, który jest odpowiedzialny za pobór opłat dopiero od 1 lipca 2020 r. i nie kształtował warunków obowiązujących umów.

			gospodarstwa domowe		
131.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ duże przedsiębiorstwa	Stwierdzenie „Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji stawek opłaty elektronicznej nie spowoduje dodatkowych wydatków przedsiębiorstw, bowiem stawki będą waloryzowane o wskaźnik inflacji.” nie jest prawdziwe. Niezależnie od podstawy waloryzacji, wzrost stawek spowoduje wzrost wydatków przedsiębiorstw. Ich przychody nie podlegają waloryzacji.	Uwzględniono W OSR wskazano wydatki przedsiębiorstw na ten cel. Kwestionowane zdanie zostało usunięte.
132.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na rynek pracy	„Likwidacja bramek na autostradach spowoduje utratę miejsc pracy osób zatrudnionych w MPO, przede wszystkim inkasentów. Jednak należy mieć na względzie że stopa bezrobocia jest od wielu lat w Polsce na niskim poziomie, więc utrata pracy w MPO nie przyczyni się długotrwale do większego bezrobocia, z racji innych bardziej konkurencyjnych ofert pracy. Wynagrodzenia na A2 i A4 nie są waloryzowane, co oznacza, że w trakcie obowiązywania umowy atrakcyjność tych miejsc pracy, wobec dynamicznego wzrostu płac w gospodarce, uległa istotnemu pogorszeniu.” Było to pisane obecnie, więc autor z premedytacją mija się z prawdą: teraz bezrobocie rośnie i będzie rosło. Poza tym gdyby rzeczywiście były konkurencyjne oferty pracy dla inkasentów, to zapewne dla idei nie tkwiliby w tych budkach, tylko skorzystali z tych ofert. Widocznie takich ofert nie ma. Zatem w wyniku wprowadzenia tej nowelizacji co najmniej pół tysiąca osób zostanie wyrzuconych na bruk. Te osoby obecnie starannie wykonują swoje obowiązki i dzięki ich pracy Skarb Państw zarabia miliony złotych z poboru opłat. Jeśli ich nie będzie to obecny pobór manualny jest zagrożony i nie będzie oczekiwanych wpływów do Skarbu Państwa prognozowanych do listopada 2021 w poborze opłat manualnych. Czy to chcę Wnioskodawca osiągnąć jako bonus wyrażając niepochebne opinie o zawodzie inkasenta?	Wyjaśnienie Celem OSR jest rzetelna ocena skutków wprowadzanych rozwiązań legislacyjnych. Żadne sformułowanie użyte w OSR nie dezawuuje pracy inkasentów, ani ich nie obraża. Ministerstwo Finansów / Krajowa Administracja Skarbowa nie była stroną umów na MSPO w dacie ich zawierania i nie kształtowała ich warunków. W OSR jest też <i>expressis verbis</i> wskazane, że inkasenci stracą pracę.

				Sformułowania obrażające de facto jakiś rodzaj wykonywanej pracy nigdy nie powinny się pojawić ze strony jakiejkolwiek instytucji a tym bardziej ze strony administracji publicznej	
133.	Pracodawcy RP	OSR	Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	<p>„Wejście w życie przepisów regulujących zawieranie umów przez Szefa KAS z dostawcami kart flotowych nastąpi w dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na zawarte umowy lub toczące się postępowania o udzielnie zamówienia publicznego.”</p> <p>KAS jest jednostką zobowiązaną do stosowania PZP. Zatem zawieranie umów z FCI powinno też podlegać procedurze PZP. Czy fakt ten został uwzględniony? Jeżeli tak, to jakie tryby postępowania są brane pod uwagę?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Po 30 czerwca 2021 r. do świadczenia usług będzie dopuszczony każdy podmiot spełniający warunki dopuszczenia – złożenie zabezpieczenia i przejście testów integracyjnych. Kwota prowizji będzie wynikać z rozporządzenia i będzie jednolita dla wszystkich podmiotów. Ustawa nie przewiduje kryteriów wyboru podmiotów gospodarczych i rywalizacji między nimi, <u>każdy przedsiębiorca będzie mógł realizować usługę w ramach systemu e-Toll</u> i z tego względu nie mamy do czynienia z zamówieniem publicznym. Taka interpretacja znajduje potwierdzenie w orzecznictwie TSUE (C 9/17 Tirkkonen).</p>

ROPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW, FUNDUSZY I POLITYKI
REGIONALNEJ¹⁾

z dnia

w sprawie ustalenia wysokości prowizji za wydanie biletów autostradowych

Na podstawie art. 37a ust. 33 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się prowizję za wydanie biletów autostradowych w wysokości 2%.

§ 2. 1. Od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia do dnia 31 marca 2022 r. wysokość prowizji wynosi 3%.

2. Od dnia 1 kwietnia 2022 r. do dnia 30 września 2022 r. wysokość prowizji wynosi 2,5%.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie

MINISTER FINANSÓW, FUNDUSZY
I POLITYKI REGIONALNEJ

¹⁾ Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz. U. poz. 1719).

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37a ust. 33 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). Zgodnie z powyższym przepisem minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokości prowizji za wydanie biletów autostradowych, biorąc pod uwagę, że nie może ona przekroczyć 3% wartości wniesionych opłat, oraz przewidywane koszty ponoszone przez przedsiębiorców przy sprzedaży biletów.

Delegacja ta została wprowadzona ustawą z dnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ta zlikwidowała tzw. manualny pobór opłaty za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (dalej Szefa KAS), wprowadzając dwie nowe możliwości przejazdu autostradą:

- a) na podstawie biletu autostradowego, wydanego przed rozpoczęciem przejazdu, który każdorazowo będzie obowiązywał w określonym czasie i na wcześniej określonym, przez użytkownika autostrady, odcinku autostrady płatnej;
- b) na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (dalej SPOE KAS) i pobraniu opłaty analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku pojazdów objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej (tzw. pojazdów ciężkich), z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności, użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).

Uprawnionym do wydawania biletu będzie Szef KAS oraz podmioty zewnętrzne, z którymi Szef KAS zawrze umowę na sprzedaż biletów.

Umowa jest zawierana bezpośrednio pomiędzy ustawowym poborcą opłaty za przejazd - Szefem KAS, a przedsiębiorcą. Pozwala to na zapewnienie szerokiej dostępności biletów dla użytkowników korzystających z przejazdu płatnym odcinkiem autostrad. Zastosowanie takiej konstrukcji jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom, aby sprzedaż biletów odbywała się w możliwie największej i najbardziej różnorodnej (zapewniającej

możliwość dostępu do biletów każdej grupie użytkowników zamierzających skorzystać z przejazdu płatnym odcinkiem) sieci dystrybucji. Zagwarantuje to możliwość uiszczenia opłaty również osobom nie korzystającym z rozwiązań cyfrowych. Sprzedaż biletów za pośrednictwem przedsiębiorców będzie odbywać się w systemie prowizyjnym. Prowizyjne wynagradzanie za zrealizowane usługi zapewnia równy i proporcjonalny do wykonanej pracy i poniesionego wkładu zarobek. Prowizja finansowana jest ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Na przedsiębiorcę nakładane są pewne obowiązki. Warunkiem zawarcia przez Szefa KAS umowy na sprzedaż biletów jest spełnienie łącznie dwóch warunków wskazanych w przepisach. Pierwszym warunkiem jest przejście przez przedsiębiorcę, z wynikiem pozytywnym, testów integracyjnych swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. Drugim zaś jest złożenie przez zainteresowanego przedsiębiorcę zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. Każdy, kto je spełni będzie mógł zawrzeć umowę na sprzedaż biletów bez konieczności przechodzenia dodatkowego postępowania.

Umowa będzie regulowała w szczególności:

- 1) czas trwania umowy;
- 2) częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z realizacji świadczonej usługi;
- 3) okres rozliczeniowy;
- 4) formę i wysokość zabezpieczenia;
- 5) sposób dystrybucji biletów autostradowych;
- 6) tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji;
- 7) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wysokość prowizji ustala się w wysokości 2%. Czas wdrożenia jest ważnym elementem wpływającym na koszty ponoszone przez przedsiębiorców, jednocześnie w interesie publicznym jest, aby już w dacie zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd, jak najwięcej przedsiębiorców świadczyło usługę wydania biletu. Z tego względu przewidziano dwa okresy obowiązywania wyższej prowizji – w pierwszych miesiącach będzie ona wynosiła 3%, a w kolejnych 6 miesiącach 2,5%. Podwyższona wysokość prowizji będzie adekwatna do wyższych kosztów związanych z priorytetowym

wytworzeniem nowych funkcjonalności w systemach teleinformatycznych przedsiębiorców, integrowanych z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, co stanowi niezbędny warunek do świadczenia usługi wydania biletu autostradowego przez przedsiębiorcę.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie ustalenia wysokości prowizji za wydanie biletów autostradowych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu – Magdalena Rzeczkowska Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Prarat Dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych tel.: +48 220 4390 e-mail: tomasz.prarat@mf.gov.pl	Data sporządzenia 21.12.2020 Źródło Upoważnienie ustawowe - art. 37a ust. 33 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz.2268, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37a ust. 33 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Zgodnie z powyższym przepisem minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokości prowizji za wydanie biletów autostradowych, biorąc pod uwagę że nie może ona przekroczyć 3% wartości wniesionych opłat oraz przewidywane koszty ponoszone przez przedsiębiorców przy sprzedaży biletów.

Bilet autostradowy jest jedną z możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą. Jest on wydawany przed rozpoczęciem przejazdu i obowiązuje w określonym czasie i na określonym odcinku autostrady płatnej. Uprawnionym do wydawania biletu będzie Szef KAS oraz podmioty zewnętrzne, z którymi Szef KAS zawrze umowę na sprzedaż biletów. Sprzedaż biletów za pośrednictwem przedsiębiorców będzie odbywać się w systemie prowizyjnym.

Głównym rozwiązywanym problemem jest określenie wysokości prowizji za wydanie biletów autostradowych. Prowizyjne wynagradzanie za zrealizowane usługi zapewni równy i proporcjonalny do wykonanej pracy i poniesionego wkładu zarobek. Prowizja finansowana jest ze środków Krajowego Funduszu Drogowego. Docelowo rozwiązanie to pozwoli podpisać umowy z przedsiębiorcami tak, aby zapewnienia szerokiej dostępności biletów dla użytkowników korzystających z przejazdu płatnym odcinkiem autostrad. Zagwarantuje to możliwość uiszczenia opłaty również osobom nie korzystającym z rozwiązań cyfrowych.

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

Wysokość prowizji ustala się w wysokości 2%.

Czas wdrożenia jest ważnym elementem wpływającym na koszty ponoszone przez przedsiębiorców, jednocześnie w interesie publicznym jest, aby już w dacie zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd, jak najwięcej przedsiębiorców świadczyło usługę wydania biletu. Z tego względu przewidziano dwa okresy obowiązywania wyższej prowizji – w pierwszych miesiącach będzie ona wynosiła 3%, a w kolejnych 6 miesiącach 2,5%. Podwyższona wysokość prowizji będzie adekwatna do wyższych kosztów związanych z priorytetowym wytworzeniem nowych funkcjonalności w systemach teleinformatycznych przedsiębiorców, integrowanych z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, co stanowi niezbędny warunek do świadczenia usługi wydania biletu autostradowego przez przedsiębiorcę.

Oczekuje się, że powyższe rozwiązanie pozwoli na szybkie powstanie szerokiej sieci przedsiębiorców uprawnionych do wydania biletu autostradowego.

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

Systemy elektroniczne są wspierane przez dodatkowe metody poboru opłat. Wśród najczęściej stosowanych należy wymienić system winietowy (w tym e-winiety na Słowacji i Węgrzech) i videotolling.

Słowacja

Dla pojazdów do 3,5 tony od 1 stycznia 2016 roku na Słowacji wprowadzone zostały winiety elektroniczne, które zastąpiły klasyczne winiety naklejane na szybę samochodu. Winiety elektroniczne można zakupić (lub zamówić z wyprzedzeniem) m.in. na wybranych stacjach paliw na Słowacji, w punktach sprzedaży i samoobsługowych automatach na przejściach granicznych.

Węgry

Na terenie Węgier można korzystać z płatnej sieci dróg szybkiego ruchu wyłącznie na podstawie wcześniej wykupionego (przed wjechaniem na płatny odcinek drogi) uprawnienia do korzystania z płatnych dróg, tj. e-winiety. Wysokość opłaty zależy od kategorii pojazdu oraz typu winiety. Wyróżnia się e-winiety tygodniowe, miesięczne, roczne lokalne i krajowe.

Bułgaria

Elektroniczna winieta do korzystania z krajowej sieci drogowej została wprowadzona w Bułgarii 1 stycznia 2019 r. Winieta jest obowiązkowa dla samochodów do 3,5 tony przewożących maksymalnie 8 pasażerów i kierowcę (9 osób). Elektroniczną winieta można nabyć poprzez stronę internetową, aplikację mobilną, terminale samoobsługowe w punktach sprzedaży detalicznej oraz w regionalnych biurach Agencji Infrastruktury Drogowej, w kasie placówek Agencji Infrastruktury Drogowej.

Norwegia

Obowiązujący w Norwegii system obsługi płatności drogowych Autopass zwalnia z obowiązku zatrzymywania się przy bramce w celu dokonania wpłaty. Aby skorzystać z systemu można wykupić specjalne urządzenie AutoPass lub ograniczyć się tylko do rejestracji pojazdu w systemie internetowym. Bramki dla użytkowników systemu oznaczone są znakami „Ikke stopp” lub „Do not stop”. W systemie automatycznym bramki na drogach są bezzałogowe a opłatę za przejazd uiszcza się w specjalnym automacie.

Tajwan

W Tajwanie obowiązuje system płacenia za autostrady eTag (Taiwan Highway Electronic Toll Collection System). Stawka odpowiada ilości przejechanych km, pierwsze 20 km dziennie jest bezpłatnych. System opiera się na transponderach identyfikacji radiowej (RFID) wykorzystujących protokół DSRC. System wykorzystuje elektroniczne transpondery (zwane e-TAG) zamontowane po wewnętrznej stronie przedniej szyby pojazdu. Za przejazd można zapłacić automatycznie z karty kredytowej lub rachunku. Użytkownicy nie posiadający ETAG mogą zapłacić za przejazd w ciągu 3 dni po przejeździe przez autostradę. Napowietrzne suwnice elektroniczne wykorzystują technologie RFID do śledzenia ruchu pojazdów na autostradach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy, zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych	Nieznana		Określenie warunków finansowych świadczenia usługi wydawania biletów
Szef KAS	1		Określenie warunków finansowych świadczenia usługi wydawania biletów
Ministerstwo Infrastruktury	1		Rozporządzenie zwiększa wydatki ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Informacja ogólnodostępna	Zmiana przepisów wpływa na gospodarowanie środkami Krajowego Funduszu Drogowego.

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

Projekt został zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacji (www.rcl.gov.pl).

Projekt zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych do wybranych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2020 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)	
Dochody ogółem													0
budżet państwa													
JST													
KFD	0	0,5	4,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	43,9
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0,5	4,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	43,9
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Prowizja jest finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Koszt wypłaty prowizji został oszacowany na podstawie danych o dochodach z opłaty za przejazd autostradą, przy założeniu, że 80% wpływów z opłaty za przejazd autostradą zostanie wniesione tym kanałem dystrybucji. Dzięki zapewnieniu prowizji dla przedsiębiorców zostanie zagwarantowany szeroki wachlarz kanałów dystrybucji m.in. stacje benzynowe, czy aplikacje integrujące płatności.

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	0	0,5	4,9	3,9	3,9	3,9	43,9	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przedsiębiorcy będą mogli prowadzić dystrybucję biletów autostradowych. Świadczenie tego typu usług będzie się wiązało z dodatkowym strumieniem przychodów z tytułu prowizji. Przedsiębiorcy, którzy będą zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych będą musieli zawrzeć umowę z Szeferem KAS na sprzedaż biletów i spełnić następujące warunki: 1. Przejść pozytywnie testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. 2. Złożyć zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Najważniejszym skutkiem projektu będzie brak konieczności zatrzymania w punktach poboru opłat powodującego utratę czasu, dodatkową emisję spalin oraz koszty związane z zużyciem paliwa, co wpłynie na obniżenie kosztów przedsiębiorców oraz spowoduje przyspieszenie obrotu towarowego. Przedsiębiorcy będą mogli prowadzić dystrybucję biletów autostradowych oraz świadczyć obsługę użytkowników systemu SPOE KAS, w zakresie czynności związanych z uiszczaniem opłat drogowych. Świadczenie tego typu usług będzie się wiązało z dodatkowymi przychodami z tytułu prowizji.							

		Przedsiębiorcy, którzy będą zainteresowani sprzedażą biletów autostradowych będą musieli zawrzeć umowę z Szefem KAS na sprzedaż biletów i spełnić następujące warunki: 1. Przejść pozytywnie testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. 2. Złożyć zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Najważniejszym skutkiem projektu będzie brak konieczności zatrzymania w punktach poboru opłat powodującego utratę czasu, dodatkową emisję spalin oraz koszty związane z zużyciem paliwa, co wpłynie na obniżenie czasu i kosztów podróży.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Nie dotyczy

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy
--	-------------

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Świadczenie usługi wydawania biletów autostradowych może spowodować wzrost zatrudnienia w sektorze usług.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Najważniejszym skutkiem projektu będzie brak konieczności zatrzymania w punktach poboru opłat, co powoduje dodatkową emisję spalin. Możliwość uiszczenia opłaty przedsiębiorcy ograniczy zatem emisję spalin do środowiska.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Nie dotyczy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

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

Nie dotyczy.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW, FUNDUSZY I POLITYKI
REGIONALNEJ ¹⁾

z dnia

**w sprawie dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej oraz rozpatrywania sprzeciwu
przez Szefa KAS**

Na podstawie art. 37gf ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej;
- 2) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, zwanego dalej "Szefem KAS".

§ 2. Szef KAS zwraca opłatę dodatkową w wysokości, w jakiej opłata została wniesiona, po uwzględnieniu sprzeciwu, o którym mowa w art. 37gf ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

§ 3. 1. Szef KAS dokonuje zwrotu opłaty dodatkowej, w sposób w jaki opłata została wniesiona przez wnoszącego opłatę, z zastrzeżeniem ust.2.

2. W przypadku wniesienia opłaty dodatkowej w gotówce, zwrot opłaty dodatkowej zostanie dokonany na wskazany przez wnoszącego opłatę rachunek bankowy.

§ 4. 1. Zwrot opłaty dodatkowej następuje niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia uznaniu sprzeciwu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Jeżeli w przypadku, o którym w § 3 ust. 2, wnoszący opłatę nie wskazał w sprzeciwie, o którym mowa w art. 37gf ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, rachunku bankowego, na który ma zostać

¹⁾ Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz. U. poz. 1719).

dokonany zwrot opłaty dodatkowej, zwrot opłaty nastąpi w terminie 14 dni od dnia wskazania tego rachunku bankowego.

§ 5. Szef KAS rozpatruje sprzeciw w sposób pisemny w terminie 30 dni od dnia jego wniesienia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ...2021 r.

**MINISTR FINANSÓW, FUNDUSZY
I POLITYKI REGIONALNEJ**

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37gf ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). Rozporządzenie określa:

- 1) tryb, sposób i termin zwrotu opłaty dodatkowej;
- 2) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS.

Celem rozporządzenia jest uregulowanie kwestii zwrotu opłaty dodatkowej oraz sposobu i terminu rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS w sposób jednoznaczny dla wszystkich uczestników. Szef KAS dokonuje zwrotu opłaty dodatkowej, w sytuacji gdy opłata ta została wniesiona, a sprzeciw został uwzględniony. Aby zabezpieczyć interes finansowy wnoszącego opłatę dodatkową, jej zwrot będzie dokonywany w sposób jaki została ona wniesiona, z wyłączeniem wpłat wniesionych w gotówce. W sytuacji wniesienia opłaty dodatkowej w gotówce zostanie ona zwrócona na wskazany przez wnoszącego opłatę rachunek bankowy. Co do zasady maksymalny okres zwrotu opłaty dodatkowej został wyznaczony na 14 dni od daty uznania sprzeciwu. Wyjątkiem od tej zasady będzie sytuacja, w której wnoszący opłatę nie wskazał nr rachunku bankowego, na który zwrot winien zostać dokonany. W takiej sytuacji bieg 14 dniowego terminu rozpoczyna się od dnia uzyskania przez Szefa KAS nr rachunku bankowego, na który winien dokonać zwrotu opłaty dodatkowej. Jednocześnie określony został sposób rozpatrywania sprzeciwu oraz termin wydania rozstrzygnięcia przez Szefa KAS.

Charakterystyka projektowanych zapisów

W § 2 projektowanego rozporządzenia zostało wskazane, że opłata dodatkowa jest zwracana w wysokości w jakiej została wniesiona po uwzględnieniu sprzeciwu (art.37gf ust. 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym).

W § 3 projektowanego rozporządzenia opisano zasady zwrotu opłaty dodatkowej, z których wynika, że tryb zwrotu jest uzależniony od sposobu dokonania jej wpłaty.

W § 4 projektowanego rozporządzenia wskazane zostały terminy w jakich Szef KAS dokonuje zwrotu wpłaconej przez wnoszącego opłaty dodatkowej. Aby zabezpieczyć interes finansowy wnoszącego opłatę dodatkową, po uwzględnieniu sprzeciwu – zwrot opłaty dodatkowej następuje do 14 dni od daty jego uznania albo do 14 dni od daty wskazania przez wnoszącego opłatę dodatkową nr rachunku bankowego, na który zwrot winien zostać dokonany przez Szefa KAS.

W § 5 projektowanego rozporządzenia wskazane zostało, że obowiązującym trybem rozpatrywania wniesionego sprzeciwu jest forma pisemna, a samo rozpatrzenie wniesionego sprzeciwu nastąpi w terminie do 30 dni od dnia jego wniesienia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą przekazania do uzgodnień członkom Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej oraz rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Sekretarz Stanu – Magdalena Rzeczkowska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12-03-2021</p> <p>Źródło</p> <p>Upoważnienie ustawowe – art. 37gf ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie w art. 37gf ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wynika z delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia, wprowadzonej przepisami ustawy z dnia o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z r. poz.), dalej zwanej: ustawą. Zgodnie z zapisami ustawy odpowiednim do wydania przedmiotowego rozporządzenia jest minister właściwy ds. finansów publicznych.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej;
- 2) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS.

Projekt rozporządzenia reguluje kwestie zwrotu opłaty dodatkowej za przejazd autostradą, sposobu oraz terminu rozpatrzenia wniesionego sprzeciwu przez Szefa KAS w sposób jednoznaczny dla wszystkich uczestników, co gwarantuje równe traktowanie użytkowników oraz aktualną i przejrzystą wiedzę, w tym zakresie.

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

Rekomendowane rozwiązanie reguluje kwestie zwrotu pobranej opłaty dodatkowej, w związku z brakiem wniesienia opłaty za przejazd autostradą, oraz sposobu i terminu rozpatrzenia wniesionego sprzeciwu przez Szefa KAS. Zaproponowane w projekcie rozporządzenia rozwiązania mają na celu zapewnienie jasnej i jednoznacznej ścieżki postępowania w przypadku wystąpienia o zwrot opłaty dodatkowej przez wnoszącego w zakresie zwrotu środków. Dodatkowo oczekiwanym efektem wprowadzanych zmian będą: poprawa dostępności systemu dla użytkowników w kontekście łatwości korzystania, innowacyjności stosowanych rozwiązań, oraz większa dostępność form zwrotu środków oraz możliwości wystąpienia o zwrot.

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

.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1		
Bank Gospodarstwa Krajowego	1		Wprowadzone przepisy wpływają na rozliczenia środków z opłat drogowych (opłaty dodatkowej) między Szefem KAS a Bankiem

			Gospodarstwa Krajowego. Wpływy z opłat dodatkowych stanowią środki Krajowego Funduszu Drogowego.
Korzystający z dróg publicznych	ok 900 tys.	Dane z systemu obecnie funkcjonującego sytemu (viatoll)	Projekt reguluje kwestie wnoszenia opłaty dodatkowej przez korzystających z dróg publicznych

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

Projekt został zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacji (www.rcl.gov.pl).

Projekt zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych do:

1. Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
2. Banku Gospodarstwa Krajowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 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)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń budżetu państwa.

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	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich	-	-	-	-	-	-	-

(w mln zł, ceny stałe z r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie wpłynie na wymienione obszary ponieważ reguluje jedynie kwestie terminów, trybów i sposobów zwrotu środków.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Projekt umożliwi poprawę dostępności systemu dla użytkowników w kontekście łatwości korzystania, innowacyjności stosowanych rozwiązań, oraz umożliwi dostępność form zwrotu środków oraz możliwości wystąpienia o zwrot. Jednocześnie zapewni przejrzystość działań podejmowanych przez pobierającego opłatę za przejazd autostradą w zakresie zwrotu środków

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane w rozporządzeniu rozwiązania przyczynią się do zmniejszenia ilości wytwarzanych dokumentów w formie papierowej, poprzez wprowadzenie nowoczesnych form komunikacji, w tym komunikacja elektroniczna która zapewnia szybki i łatwy kontakt.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, jednak nie później niż w dniu uruchomienia sprzedaży biletów autostradowych (e-bilet).

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników tej ewaluacji.

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

Nie dotyczy.

ROPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW, FUNDUSZY I POLITYKI
REGIONALNEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie zwrotu opłaty za przejazd autostradą oraz rozpatrywania sprzeciwów
przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej**

Na podstawie art. 37a ust. 34 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb, sposób i termin zwrotu opłaty za przejazd autostradą;
- 2) sposób wnoszenia sprzeciwu;
- 3) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, zwanego dalej „Szefem KAS”.

§ 2. 1. Szef KAS zwraca opłatę za przejazd autostradą:

- 1) na podstawie elektronicznego wniosku złożonego za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, jeśli bilet został wydany bez uwierzytelnienia wnoszącego opłatę;
- 2) z wykorzystaniem funkcjonalności Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, jeśli bilet został wydany po uwierzytelnieniu wnoszącego opłatę.

2. Zwrot opłaty za przejazd autostradą następuje:

- 1) w terminie 30 dni w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) niezwłocznie w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

¹⁾ Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz. U. poz. 1719).

3. Szef KAS dokonuje zwrotu opłaty za przejazd autostradą środków, w sposób w jaki środki zostały wniesione przez wnoszącego opłatę.

4. Jeżeli nie ma możliwości dokonania zwrotu w sposób, o którym mowa w ust. 3, zwrot zostanie dokonany na wskazany przez wnoszącego opłatę rachunek bankowy.

§ 3. 1. Przedsiębiorca, z którym Szef KAS zawarł umowę na wydanie biletów, dokonuje zwrotu opłaty za przejazd autostradą na podstawie wniosku wnoszącego opłatę.

2. Jeżeli sprzedaż biletu nastąpiła w sposób elektroniczny, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, po uwierzytelnieniu wnoszącego opłatę, przedsiębiorca zapewnia możliwość zwrotu opłaty za przejazd z wykorzystaniem funkcjonalności tego systemu.

3. Zwrot opłaty za przejazd autostradą następuje:

- 1) w terminie 30 dni w przypadku, o którym mowa w ust. 1;
- 2) niezwłocznie w przypadku, o którym mowa w ust. 2.

§ 4. 1. Sprzeciw wnosi się w formie pisemnej.

2. Szef KAS rozpatruje sprzeciw w sposób pisemny, w terminie 30 dni od dnia jego wniesienia.

3. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu następuje zwrot opłaty za przejazd autostradą zgodnie z § 2 lub § 3.

4. O odmowie uwzględnienia sprzeciwu zawiadamia się wnoszącego sprzeciw.

5. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 4, zawiera uzasadnienie faktyczne i prawne.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie

**MINISTER FINANSÓW, FUNDUSZY
I POLITYKI REGIONALNEJ**

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37a ust. 34 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). Zgodnie z powyższym przepisem minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób i termin zwrotu opłaty za przejazd autostradą;
- 2) sposób wnoszenia sprzeciwu;
- 3) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Stan obecny i uwarunkowania formalne

Powyższe kwestie obecnie nie są uregulowane zaś konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 37a ust. 34 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym została wprowadzona ustawą z dnia o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z r. poz.). Minister właściwy ds. finansów publicznych został więc zobligowany do wydania nowych przepisów wykonawczych.

Celem rozporządzenia jest zatem uregulowanie kwestii zwrotu opłaty za przejazd autostradą, sposobu wnoszenia sprzeciwu oraz sposobu i terminu rozpatrzenia przez Szefa KAS wniesionego sprzeciwu w sposób jednoznaczny dla wszystkich uczestników. Przewiduje się możliwość wniesienia opłaty za przejazd autostradą zarówno do Szefa KAS, jak i do Przedsiębiorcy, z którym Szef KAS zawarł umowę na sprzedaż biletów. Dodatkowo przewiduje się rozbudowanie kanałów dystrybucji o możliwość zakupu biletu elektronicznego, bezpośrednio w punkcie, lub samodzielnie w kiosku. W systemie przewidziano też formy zwrotu takie jak przelew lub zwrot na kartę płatniczą oraz formy wniesienia wniosku o zwrot takie jak formularz na stronie www czy zgłoszenie poprzez interfejs zarejestrowanego użytkownika po zalogowaniu. Mając na uwadze powyższe niezbędne są regulacje przy pomocy aktu prawnego, jakim jest projektowane rozporządzenie. Rozporządzenie reguluje również kwestie związane ze sposobem i terminem rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS.

Charakterystyka projektowanych zapisów

W § 2 projektowanego rozporządzenia opisano tryb, termin i sposób zwrotu opłaty za przejazd autostradą wniesionej bezpośrednio do Szefa KAS. Regulacja zapewnia jasną ścieżkę postępowania w przypadku wystąpienia o zwrot przez korzystającego z dróg publicznych i zapewnia przejrzystość działań podejmowanych przez pobierającego opłatę za przejazd autostradą w zakresie zwrotu środków.

W § 3 projektowanego rozporządzenia opisano tryb, termin i sposób zwrotu opłaty za przejazd autostradą wniesionej do Przedsiębiorcy, z którym Szef KAS zawarł umowę na sprzedaż biletów. Regulacja zapewnia jasną ścieżkę postępowania w przypadku wystąpienia o zwrot przez korzystającego z dróg publicznych od Przedsiębiorcy, u którego dokonano zakupu biletu.

W § 4 projektowanego rozporządzenia opisano sposób i tryb wnoszenia sprzeciwu przez wnoszącego opłatę oraz termin rozpatrzenia sprzeciwu przez Szefa KAS. Przedstawiono również ścieżkę postępowania w przypadku uwzględnienia bądź odmowy uwzględnienia sprzeciwu. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu przewiduje się zwrot wniesionej opłaty w sposób, w jaki została ona wniesiona zgodnie z przewidzianymi w rozporządzeniu regulacjami (§ 2 lub §3). Jeżeli sprzeciw nie zostaje uwzględniony przewiduje się zawiadomienie wnoszącego opłatę wraz z podaniem uzasadnienia faktycznego i prawnego. Zapisy zostały stworzone, by zabezpieczyć interes wnoszącego opłatę i zapewnić niezbędne informacje związane z procesem wniesienia sprzeciwu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą przekazania do uzgodnień członkom Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie zwrotu opłaty za przejazd autostradą oraz rozpatrywania sprzeciwów przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu – Magdalena Rzeczkowska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 12-03-2021</p> <p>Źródło Upoważnienie ustawowe – art. 37a ust. 34 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia na podstawie w art. 37a ust. 34 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wynika z delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia, wprowadzonej przepisami ustawy z dnia o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z r. poz.), dalej zwanej: ustawą). Zgodnie z zapisami ustawy odpowiednim do wydania przedmiotowego rozporządzenia jest minister właściwy ds. finansów publicznych.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób i termin zwrotu opłaty za przejazd autostradą;
- 2) sposób wnoszenia sprzeciwu;
- 3) sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Projekt rozporządzenia reguluje kwestie zwrotu opłaty za przejazd autostradą, sposobu wnoszenia sprzeciwu oraz sposobu i terminu rozpatrzenia wniesionego sprzeciwu przez Szefa KAS w sposób jednoznaczny dla wszystkich uczestników, co gwarantuje równe traktowanie użytkowników oraz aktualną i przejrzystą wiedzę, w tym zakresie.

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

Rekomendowane rozwiązanie reguluje kwestie zwrotu opłaty za przejazd autostradą, sposobu wnoszenia sprzeciwu oraz terminu rozpatrzenia wniesionego sprzeciwu przez Szefa KAS w sposób jednoznaczny dla wszystkich uczestników. Przedstawiono również ścieżkę postępowania w przypadku uwzględnienia bądź odmowy uwzględnienia sprzeciwu.

Zaproponowane w projekcie rozporządzenia rozwiązania mają na celu zapewnienie jasnej i jednoznacznej ścieżki postępowania w przypadku wystąpienia o zwrot przez korzystającego z dróg publicznych jednocześnie zapewniają przejrzystość działań podejmowanych przez pobierającego opłatę za przejazd autostradą w zakresie zwrotu środków. Dodatkowo oczekiwanym efektem wprowadzanych zmian będą: poprawa dostępności systemu dla użytkowników w kontekście łatwości korzystania, innowacyjności stosowanych rozwiązań, oraz większa dostępność form zwrotu środków oraz możliwości wystąpienia o zwrot.

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

W systemach poboru opłat za przejazd, które są wykorzystywane w innych państwach członkowskich UE np. Niemcy, jest stosowana poniżej opisana procedura:

Wykupione odcinki drogi można anulować, jeśli cały wykupiony nie został jeszcze przejechany, a moment anulowania nastąpił przed upływem okresu ważności wykupionego odcinka.

Klient będzie mógł dokonać anulowania w dowolny sposób, korzystając z systemu ręcznego, niezależnie od tego, w jaki sposób pierwotnie uiszczył opłatę za tę trasę. Jeśli klient dokonał wykupu np. w terminalu opłat drogowych, anulowania lub

JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Nie dotyczy											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń budżetu państwa.											

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	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie wpłynie na wymienione obszary ponieważ reguluje jedynie kwestie terminów, trybów i sposobów zwrotu środków.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Projekt umożliwi poprawę dostępności systemu dla użytkowników w kontekście łatwości korzystania, innowacyjności stosowanych rozwiązań, oraz umożliwi dostępność form zwrotu środków oraz możliwości wystąpienia o zwrot. Jednocześnie zapewni przejrzystość działań podejmowanych przez pobierającego opłatę za przejazd autostradą w zakresie zwrotu środków

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Projektowane w rozporządzeniu rozwiązania przyczynią się do zmniejszenia ilości wytwarzanych dokumentów w formie papierowej, poprzez wprowadzenie nowoczesnych form komunikacji, w tym komunikacja elektroniczna która zapewnia szybki i łatwy kontakt.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, jednak nie później niż w dniu uruchomienia sprzedaży biletów autostradowych (e-bilet)

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników tej ewaluacji.

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

Nie dotyczy

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW, FUNDUSZY I POLITYKI
REGIONALNEJ ¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru pokwitowania pobranej kaucji

Na podstawie art. 37gg ust. 11 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz 2268, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór pokwitowania pobranej kaucji, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 2021 r.

MINISTR FINANSÓW, FUNDUSZY
I POLITYKI REGIONALNEJ

¹⁾ Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej (Dz. U. poz. 1719).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej
z dnia
(poz.)

WZÓR

Druk ścisłego zarachowania – seria nr

.....
(nazwa organu)

POKWITOWANIE

pobranej kaucji w formie gotówkowej

na podstawie art. 37gg ust. 1 i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz.2268, z późn. zm.)

.....
(imię, nazwisko, stanowisko służbowe, nr upoważnienia/ nr legitymacji służbowej*)

pobrał kaucję odpowiadającą opłacie dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1* lub ust. 2* ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym:

- za przejazd w dniu _____,
(rok –miesiąc -dzień)
- za przejazd w dniu _____,
(rok –miesiąc -dzień)
- za przejazd w dniu _____,
(rok –miesiąc -dzień)
- za przejazd w dniu _____,
(rok –miesiąc -dzień)
- za przejazd w dniu _____,
(rok –miesiąc -dzień)

w wysokości łącznej.....zł (słownie zł: 00/100).

.....
(data i podpis pobierającego kaucję)

.....
(data i podpis osoby odbierającej pokwitowanie)

* niepotrzebne skreślić

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37gg ust. 11 ustawy z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.). Zgodnie z przedmiotową delegacją minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór pokwitowania pobranej kaucji, mając na względzie jednolitość dokumentów stosowanych przy jej pobieraniu.

Zgodnie z art. 37gd ust. 1 i 2 oraz 37gg ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą oraz poboru kaucji w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej uprawnieni są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej lub przelewem. W przypadku poboru kaucji w formie gotówkowej wymagane jest pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania. Z uwagi na potrzebę zachowania jednolitości dokumentów stosowanych przy poborze kaucji przez funkcjonariuszy i inspektorów dokonujących kontroli, określono w załączniku do rozporządzenia wzór pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej.

Projekt wchodzi w życie z dniem..... 2021 r.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą przekazania do uzgodnień członkom Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie w wzoru pokwitowania pobranej kaucji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sekretarz Stanu – Magdalena Rzeczkowska</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Prarat tel.: +48 22 220 43 90 e-mail: tomasz.prarat@mf.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 16-03-2021 r.</p> <p>Źródło Upoważnienie ustawowe – art. 37gg ust. 11 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.)</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 37gg ust. 11 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, Zgodnie z przedmiotową delegacją minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór pokwitowania pobranej kaucji, mając na względzie jednolitość dokumentów stosowanych przy jej pobieraniu.

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

Zgodnie z art. 37gd ust. 1 i 2 oraz 37gg ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą oraz poboru kaucji w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej uprawnieni są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej lub przelewem. W przypadku poboru kaucji w formie gotówkowej wymagane jest pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania. Z uwagi na potrzebę zachowania jednolitości dokumentów stosowanych przy poborze kaucji przez funkcjonariuszy i inspektorów dokonujących kontroli, w załączniku do rozporządzenia określono wzór pokwitowania pobrania kaucji w formie gotówkowej.

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

Nie są znane rozwiązania w zakresie sposobu dokumentowania poboru kaucji stosowane w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego uprawnieni do realizacji czynności kontrolnych.	Funkcjonariusze i Inspektorzy posiadający uprawnienia do realizacji kontroli		Oddziaływanie bezpośrednie – przygotowanie wzorów pokwitowań, protokołów i potwierdzeń.
Podmioty objęte kontrolą dokonujące wpłaty kaucji w formie gotówkowej	Brak danych		

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

Projekt zostanie zamieszczony na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacji (www.rcl.gov.pl).

Projekt zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych do:

1. Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
2. Banku Gospodarstwa Krajowego

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 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)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Nie dotyczy
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń budżetu państwa.

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	-	-	-	-	-	-	-	
	(dodaj/usuń)	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.							
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Projektowane rozporządzenie nie wpływa na funkcjonowanie i rozwój mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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:
Komentarz:	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	--

Omówienie wpływu

Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników tej ewaluacji.

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

Nie dotyczy