



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-104-15

Druk nr 190
Warszawa, 14 stycznia 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

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

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w pkt 40 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 41–44 w brzmieniu:
 - „41) usługa EETS – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie jednej umowy zawartej z dostawcą EETS;
 - 42) obszar EETS – sieć dróg na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, na której podmiot pobierający opłaty pobiera je z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, podlegającego przepisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.);
 - 43) dostawca EETS – osobę prawną świadczącą usługę EETS;
 - 44) użytkownik EETS – podmiot obowiązany do uiszczania opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS.”;
- 2) w art. 13i:
 - a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), wydanej na podstawie art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336, 1830 i 1890.

1b. Uiszczanie opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat, o których mowa w ust. 1, są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS.”,

c) uchyla się ust. 4,

d) ust. 4a i 4b otrzymują brzmienie:

„4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu – w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.

4b. Właściciel pojazdu samochodowego oraz jego posiadacz są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.”;

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

„1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;

4) po rozdziale 1a dodaje się rozdział 1b w brzmieniu:

„Rozdział 1b

Usługa EETS

Art. 16e. 1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS z:

- 1) podmiotem pobierającym opłatę, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) użytkownikiem EETS.

2. Warunkami świadczenia usługi EETS są:

- 1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika;
- 2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, dla których wystawiono deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, potwierdzające ich zgodność z przepisami decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), zwanej dalej „decyzją 2009/750/WE”, o których mowa w załączniku IV do tej decyzji;
- 3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;
- 4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;
- 5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury:

- 1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS;
- 2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.

4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.

5. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, oraz ocena niezależnego audytora są sporządzane i dokonywane na zlecenie i koszt przedsiębiorcy.

Art. 16f. 1. Organem prowadzącym rejestr EETS jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Rejestr EETS jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Wpisu do rejestru EETS dokonuje się na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę i adres jego siedziby;
- 2) oznaczenie formy prawnej;
- 3) wskazanie imion i nazwisk osób pełniących funkcję członków zarządu i rady nadzorczej.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2.

5. Sytuację finansową, o której mowa w art. 16e ust. 2 pkt 3, potwierdza się na podstawie:

- 1) zaświadczenia banku, w którym jest prowadzony podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określającego wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą;
- 2) zaświadczenia właściwego urzędu w każdym państwie, w którym jest prowadzona działalność, stwierdzającego, że przedsiębiorca nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne lub dokumentu potwierdzającego uzyskanie przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu;
- 3) zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany do jego sporządzenia na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, a także opinii biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych – w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w roku obrotowym poprzedzającym rok złożenia wniosku;
- 4) oświadczenia zapewniającego, że w stosunku do przedsiębiorcy nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się oświadczenie o następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą;

- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6, zawiera również następujące dane:

- 1) firmę i adres siedziby przedsiębiorcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

8. W rejestrze EETS umieszcza się dane, o których mowa w ust. 3, wnioski z oceny, o których mowa w art. 16e ust. 4, a także informację o zawieszeniu świadczenia usługi EETS.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, i załączane dokumenty, o których mowa w ust. 4–6, sporządza się w języku polskim albo wnioskodawca zleca ich tłumaczenie na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

10. W przypadku gdy wniosek o wpis do rejestru EETS nie zawiera danych, o których mowa w ust. 3, lub nie dołączono do niego dokumentów, o których mowa w ust. 4–6, minister właściwy do spraw transportu wzywa niezwłocznie wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku, w terminie nie krótszym niż 14 dni.

11. Wpis do rejestru EETS albo odmowa dokonania tego wpisu następuje w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania wniosku lub jego uzupełnienia.

12. Wpis albo odmowa wpisu do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wpisu do rejestru odmawia się w przypadku nieprzedłożenia dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2, lub oświadczenia, o którym mowa w ust. 6.

13. Minister właściwy do spraw transportu wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wpisu, odmowy wpisu, wykreślenia z rejestru EETS oraz decyzje w tych sprawach, przedsiębiorcy albo dostawcy EETS oraz zawiadamia

o wszczęciu postępowań oraz wydaniu decyzji podmioty pobierające opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2, w drodze obwieszczeń, na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

14. Uprawnienia dostawcy EETS wynikające z decyzji o wpisie do rejestru EETS nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.

Art. 16g. 1. Minister właściwy do spraw transportu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, z rejestru EETS dostawcę EETS:

- 1) na jego wniosek;
- 2) z urzędu w przypadku stwierdzenia:
 - a) zaprzestania świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przez okres co najmniej 12 miesięcy,
 - b) niespełniania przez dostawcę EETS warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2,
 - c) niezłożenia co najmniej jednego z oświadczeń, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, i wezwania do ich złożenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu może wykreślić dostawcę EETS z rejestru EETS w przypadku niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji 2009/750/WE.

3. Podejmując decyzję o wykreśleniu dostawcy EETS z rejestru EETS, w przypadku, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu bierze pod uwagę:

- 1) liczbę umów dotyczących świadczenia usługi EETS zawartych przez dostawcę EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na wszystkich obszarach EETS oraz
- 2) stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o wpisaniu dostawcy EETS do rejestru EETS oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru.

Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS:

- 1) z podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) z użytkownikiem EETS.

Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:

- 1) w ramach świadczenia usługi EETS uiszczać opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, naliczane za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1;
- 2) niezwłocznie informować podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;
- 3) monitorować sposób świadczenia usługi EETS zgodnie z procedurami określonymi w planie zarządzania ryzykiem, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 4;
- 4) współpracować z podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13l ust. 1, na zasadach określonych w odrębnym porozumieniu;
- 5) udostępniać na swojej stronie internetowej informację o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS z użytkownikami EETS;
- 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS;
- 7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16e ust. 4 i 5, oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;

- 8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.

2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, zamieszczając w nich klauzulę, o której mowa w art. 16f ust. 6, oraz dane, o których mowa w art. 16f ust. 7.

Art.16j. 1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.

2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.

3. W przypadku nieterminowego uiszczania opłat przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty należą się odsetki ustawowe.

4. W przypadku gdy opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłata za przejazd autostradą, stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego albo jednostek samorządu terytorialnego, obowiązek ich uiszczenia podmiotowi pobierającemu opłaty przez dostawcę EETS podlega egzekucji administracyjnej. Przepis stosuje się w przypadku niemożności ściągnięcia należności podmiotu pobierającego opłaty z zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1.

Art. 16k. 1. Dostawca EETS jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3.

2. Zabezpieczenie ustanawia się, tak aby umożliwiło podmiotowi pobierającemu opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane według wyboru podmiotu pobierającego opłaty w jednej lub w kilku następujących formach:

- 1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez podmiot pobierający opłaty;
- 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 2015 r. poz. 1038 i 1854) albo
 - b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie;
- 5) innego równoważnego instrumentu finansowego.

4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w kwocie obliczonej w sposób określony w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c.

Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS dostarcza użytkownikowi EETS urządzenie na potrzeby pobierania opłat, które jest interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS oraz przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji 2009/750/WE.

2. Dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, w tym urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których jest naliczana opłata, z zastrzeżeniem art. 13i ust. 4a. Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu.

3. Dostawca EETS zapewnia serwis urządzenia, o którym mowa w ust. 1.
 4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
 5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi.
 6. Podmiot pobierający opłaty niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4.
 7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.
 8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
- Art. 16m. Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2 albo art. 16h pkt 2.
- Art. 16n. 1. W ramach korzystania z usługi EETS użytkownik EETS jest obowiązany uiszczać dostawcy EETS kwotę odpowiadającą opłacie, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłacie za przejazd autostradą, naliczonej za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.
2. Niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie ma wpływu na konieczność wypełnienia nałożonego na dostawcę EETS obowiązku, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 1, wobec podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
 3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2.

4. Dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwotę, o której mowa w ust. 1, i kwotę wynagrodzenia za usługę EETS oraz wskazuje termin ich zapłaty.

5. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce naliczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także zestawienie składników tego rozliczenia, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej.

Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:

- 1) zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS;
- 2) dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem zawarcia umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1;
- 3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:
 - a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1,
 - b) informację o sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat,
 - c) informację o obszarze EETS spełniającą wymogi określone w załączniku I do decyzji 2009/750/WE,
 - d) informację o planowanej zmianie danych dotyczących obszaru EETS obejmujących w szczególności:
 - wysokość stawek opłat,
 - kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - technologię poboru opłat,
 - sieć dróg, na których pobierana jest opłata;
- 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o danych i informacjach, o których mowa w pkt 3 lit. a–c;
- 5) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d;

- 6) umożliwić stosowanie interfejsów, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE;
- 7) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z jego winy, zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE.

Art. 16p. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych zmianach danych, o których mowa w art. 16o pkt 3 lit. d.

Art. 16q. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo w art. 16h pkt 1.

2. Dostawca EETS jest obowiązany do współdziałania przy sprawdzaniu sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w ust. 1.

3. Sprawdzanie sposobu świadczenia usługi EETS nie może uniemożliwiać świadczenia usługi EETS.

Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.

2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.

3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.

Art. 16s. 1. Umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne.

2. Umowa, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, powinna określać co najmniej:

- 1) zasady i sposób dostarczenia wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4;
- 2) stałe opłaty nałożone na dostawców EETS odzwierciedlające koszty zapewnienia, obsługi i utrzymania systemu umożliwiającego świadczenie usługi EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę;
- 3) zasady wypłaty wynagrodzenia, o którym mowa w art. 16t, o ile jest przewidziane;
- 4) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem działania systemu elektronicznego poboru opłat;
- 5) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k, oraz korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty, a także zasady jego zwrotu;
- 6) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE;
- 7) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia;
- 8) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 9) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może wypłacać wynagrodzenie dostawcy EETS.

2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:

- 1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub
- 2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c, zawiera:

- 1) informację, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawców EETS oraz
- 2) zasady ustalania wynagrodzenia dla dostawców EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

Art. 16u. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może jednocześnie świadczyć usługę EETS. W takim przypadku podmiot ten zawiera umowy, o których mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS nie może pokrywać kosztów wykonywania jednej z tych działalności przychodami pochodzącymi z drugiego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne) i jest obowiązany:

- 1) prowadzić ewidencję księgową odrębnie dla każdej z tych działalności;
- 2) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące tych działalności, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS, obowiązany do sporządzenia sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach, sprawozdania finansowe za okresy sprawozdawcze, odrębnie dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej.

4. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego pomiędzy działalnościami, o których mowa w ust. 1.

Art. 16v. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:

- 1) nazwy i adresu siedziby podmiotów pobierających opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3;

- 3) systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą obejmujące:
 - a) technologie poboru opłat,
 - b) kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - c) wysokość stawek opłat,
 - d) sieci dróg, na których pobierane są opłaty;
- 4) dostawców EETS, którzy zawarli umowy z podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.

Art. 16w. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645, z późn. zm.³⁾).

2. Wymagania, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za zasadnicze wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

3. Niematerialne składniki interoperacyjności, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za producenta lub upoważnionego przedstawiciela, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

5. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje czynności, o których mowa w art. 20–22 i art. 24 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1662 oraz z 2015 r. poz. 1223 i 1918.

Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.

2. Składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE.

3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).

4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.

5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.

6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.

Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności przeprowadza organ wyspecjalizowany, o którym mowa w art. 38 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przekazuje informacje o wydanych przez organy wyspecjalizowane decyzjach, o których mowa w art. 41c ust. 3 pkt 1–3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, oraz przyczynach ich podjęcia:

- 1) Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności;
- 2) innym niż Rzeczpospolita Polska państwom członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, a dostawcą EETS dotyczący:

- 1) negocjacji związanych z usługą EETS,
- 2) umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1, albo art. 16h pkt 1

– może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów.

2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu.

Art. 16za. 1. Komisja składa się z trzech członków:

- 1) osoby wskazanej przez dostawcę EETS;
- 2) osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 3) przewodniczącego.

2. Członkiem Komisji może zostać osoba fizyczna, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 2) nie została prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;
- 3) jest bezstronna i niezależna od stron sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, oraz pozostałych dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS.

3. Bezstronność i niezależność, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie jest zachowana, jeżeli kandydat na członka Komisji, zastępczego członka Komisji lub członek Komisji:

- 1) posiada udziały, akcje lub inne tytuły własności w podmiotach będących dostawcami EETS lub pobierającymi opłaty na obszarach EETS lub jednostkach z nimi powiązanych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 43 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330, z późn. zm.⁴⁾);
- 2) jest lub był w ostatnich 5 latach przedstawicielem prawnym (pełnomocnikiem), członkiem organów nadzorujących, zarządzających, administrujących lub pracownikiem podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 3) osiągnął w ciągu ostatnich 5 lat lub w czasie pełnienia funkcji członka Komisji, przychód z tytułu świadczenia usług na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 4) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia lub jest związany z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą będącą członkiem organów nadzorujących, zarządzających lub administrujących podmiotów, o których mowa w pkt 1.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawca EETS, składając wniosek, o którym mowa w art. 16z ust. 1, wskazuje po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Po otrzymaniu wniosku, minister właściwy do spraw transportu wzywa drugą stronę sporu do wskazania, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, kandydata na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji, a także do złożenia dokumentów dotyczących istoty sporu.

5. Kandydaci na członków Komisji, zastępczych członków Komisji i przewodniczącego Komisji składają ministrowi właściwemu do spraw transportu pisemne oświadczenie, że spełniają wymogi, o których mowa w ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 613, z 2014 r. poz. 768 i 1100 oraz z 2015 r. poz. 4, 978, 1045, 1166, 1333, 1844 i 1893.

oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Kandydaci na członków Komisji wybierają przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego i informują o dokonanej wyborze ministra właściwego do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powołuje Komisję w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w dzienniku urzędowym tego ministra. Komisja rozpoczyna swoją działalność z chwilą ogłoszenia zarządzenia. Minister właściwy do spraw transportu zawiadamia stronę postępowania o powołaniu Komisji.

8. Członkostwo w Komisji ustaje z dniem:

- 1) śmierci członka Komisji;
- 2) złożenia rezygnacji przez członka Komisji ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 3) zaprzestania spełniania przez członka Komisji wymagań określonych w ust. 2;
- 4) następującym po dniu wydania uchwały kończącej postępowanie.

9. Członek Komisji, który złożył rezygnację, jest obowiązany uczestniczyć w pracach Komisji do czasu powołania następcy.

10. W przypadku gdy przed wydaniem uchwały kończącej postępowanie ustało członkostwo w Komisji przewodniczącego Komisji, wyboru nowego przewodniczącego Komisji dokonuje się spośród pozostałych kandydatów na przewodniczącego Komisji, wskazanych zgodnie z ust. 4. Przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

11. W przypadku ustania członkostwa w Komisji pozostałych członków Komisji, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powołuje na członka Komisji zastępczego członka Komisji, wskazanego przez stronę zgodnie z ust. 4. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio.

Art. 16zb. 1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.

2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję.

3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.

Art. 16zc. 1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.

2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.

3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.

4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.

6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 183³ i art. 183⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.⁵⁾).

Art. 16zd. 1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.

2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:

1) koszty ekspertyz i opinii;

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 293, 379, 435, 567, 616, 945, 1091, 1161, 1296, 1585, 1626, 1741 i 1924 oraz z 2015 r. poz. 2, 4, 218, 539, 978, 1062, 1137, 1199, 1311, 1418, 1419, 1505, 1527, 1567, 1587 i 1595.

- 2) koszty tłumaczeń;
- 3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;
- 4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;
- 5) wynagrodzenie członków Komisji.

3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.

4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.

5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.

6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.

7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne pokrywa w całości koszty postępowania.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.

9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.

10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylenia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub opóźnionego powołania dowodów.

Art. 16ze. Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.

Art. 16zf. 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania.

2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 16zg. 1. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu.

2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, na podstawie art. 10 decyzji 2009/750/WE.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 39b w ust. 1 po pkt 5c dodaje się pkt 5d i 5e w brzmieniu:
„5d) środków pochodzących z opłat, o których mowa w art. 16x ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
5e) odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku gdy opłaty, od których nalicza się odsetki, stanowią przychód Funduszu;”;
- 2) w art. 39f w ust. 1 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
„5a) wynagrodzenie dla dostawcy EETS, o którym mowa w art. 16t ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz koszty postępowania przed Komisją, o której mowa w art. 16z ust. 1 tej ustawy;”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy

Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych wynika z konieczności implementacji do prawa krajowego przepisów decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11) zwanej dalej „decyzją”, wydanej na podstawie art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą”.

Celem wprowadzenia proponowanych zmian jest zgodnie z art. 1 ww. decyzji stworzenie, a następnie wdrożenie, procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej czyli „European Electronic Toll Service” zwaną dalej „EETS”. Zatem ustawa ma na celu implementację przepisów decyzji umożliwiających prawidłowe funkcjonowanie usługi EETS, a więc uwzględnia wszystkie przewidziane w decyzji prawa i obowiązki podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi EETS. Zgodnie z art. 1 dyrektywy usługa ta, ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Pobieranie opłaty w sposób elektroniczny (tzw. opłata elektroniczna na wszystkich drogach krajowych) zostało uregulowane ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 172, poz. 1440) wdrażającą w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy. Wspomniana zmiana nie wprowadziła jednak przepisów definiujących usługę EETS, jak również przepisów dotyczących rozwiązań technicznych związanych ze świadczeniem tej usługi. W art. 13i ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”, wskazano jedynie, iż podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny umożliwiać świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej.

Zatem przedmiotowy projekt ma na celu wprowadzenie do polskiego porządku prawnego przepisów umożliwiających świadczenie ww. usługi, stanowiącej przedmiot decyzji.

Decyzja reguluje prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłatę oraz użytkowników EETS. Dotyczy również wymiany informacji między państwami członkowskimi, podmiotami pobierającymi opłaty, dostawcami EETS, użytkownikami dróg oraz Komisją Europejską w celu zapewnienia prawidłowości funkcjonowania usługi EETS. Jednocześnie decyzja przewiduje również wprowadzenie wymagań, które powinny spełniać podmioty zaangażowane w świadczenie usługi EETS. Decyzja określa również specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do prawidłowego świadczenia tej usługi oraz przepisy dotyczące zasad jej świadczenia.

Nowelizacja ustawy o drogach publicznych w zakresie usługi EETS umożliwi uzyskanie interoperacyjności na poziomie technicznym i proceduralnym poprzez stosowanie urządzeń i oprogramowania zdolnych do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Polski oraz ze wszystkimi systemami używanymi na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. Krajami Unii Europejskiej poza Polską, w których wprowadzono systemy elektronicznego poboru opłat, są: Niemcy, Austria, Węgry, Czechy i Słowacja.

Reasumując, dzięki dokonaniu zmian w ustawie o drogach publicznych zawarcie jednej umowy z pojedynczym dostawcą EETS umożliwi użytkownikom EETS uiszczanie opłat nie tylko na terenie Polski lecz na całej sieci drogowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej dzięki jednemu zainstalowanemu w pojeździe samochodowym urządzeniu pokładowemu, które będzie dostarczane przez tego dostawcę EETS.

II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W porównaniu z aktualnie stosowanym elektronicznym poborem opłat w Polsce, schemat współpracy między podmiotami przy świadczeniu usługi EETS jest odmienny.

Obecnie umowa zawierana jest między użytkownikiem a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, zwaną dalej „GDDKiA”. Korzystanie z sieci dróg podlegających poborowi opłat przez użytkownika skutkuje naliczaniem opłat przez GDDKiA. Użytkownik może dokonywać płatności bezpośrednio na konto GDDKiA (gotówką, kartą kredytową lub debetową, przelewem). W przypadku przedpłaty odpowiednia kwota musi zasilić rachunek przed rozpoczęciem podróży, natomiast w sytuacji gdy wybrana została płatność okresowa z zabezpieczeniem, użytkownik otrzymuje zestawienie naliczonych opłat bezpośrednio od GDDKiA w postaci noty obciążeniowej po okresie miesiąca. Płatności dokonywane są przez użytkownika bezpośrednio na konto GDDKiA w terminie wskazanym w dokumencie informującym o wysokości naliczonej opłaty elektronicznej.

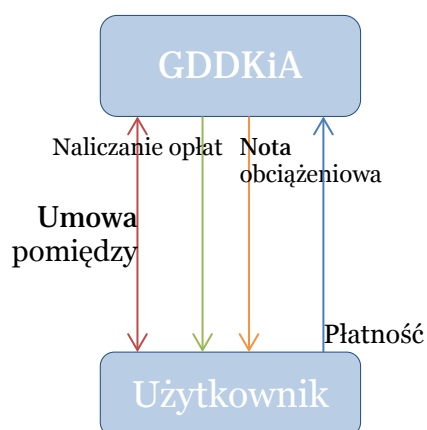
Natomiast po zawarciu umowy o świadczenie usługi EETS użytkownik EETS będzie rozliczał się za pomocą dostawcy EETS z opłat naliczonych przez wszystkie podmioty pobierające opłatę. Schemat poboru opłaty w ramach usługi EETS zakłada, iż nie będzie konieczny bezpośredni kontakt między użytkownikiem EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Opłaty na rzecz podmiotu pobierającego opłatę będą mu przekazywane bezpośrednio przez dostawcę EETS a nie przez użytkownika EETS. Dostawca EETS gwarantuje podmiotom pobierającym opłaty uiszczenie wszystkich opłat za swoich klientów – użytkowników EETS poruszających się po obszarze poboru opłat danego podmiotu pobierającego opłatę, z którym dostawca EETS zawarł umowę. W praktyce oznaczać to będzie, że to na dostawcę EETS spadnie ciężar uiszczenia opłat nawet w sytuacji, gdy użytkownik nie wywiąże się ze swojej umowy z dostawcą EETS (dostawca EETS będzie wówczas kredytował użytkownika dzięki czemu w całości zostanie zabezpieczony interes strony publicznej). Dokumenty rozliczeniowe (noty obciążeniowe, faktury) za opłaty naliczone wszystkim użytkownikom EETS, z którymi dostawca EETS podpisał umowę, będą wystawiane przez podmioty pobierające opłatę na dostawcę EETS.

Ustawa zawiera szereg przepisów kształtujących obowiązki podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi EETS mających na celu zapewnienie zabezpieczenia przepływu środków finansowych między dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty. Ustawa reguluje: obowiązek ustanowienia zabezpieczenia przez dostawcę EETS, częstotliwość przekazywania środków przez dostawców EETS na rachunek bankowy podmiotu pobierającego opłatę, postanowienia umowne jakie powinna zawierać umowa pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłatę, potwierdzenie, że opłata będzie wpłacana przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłatę bez jakichkolwiek potrąceń.

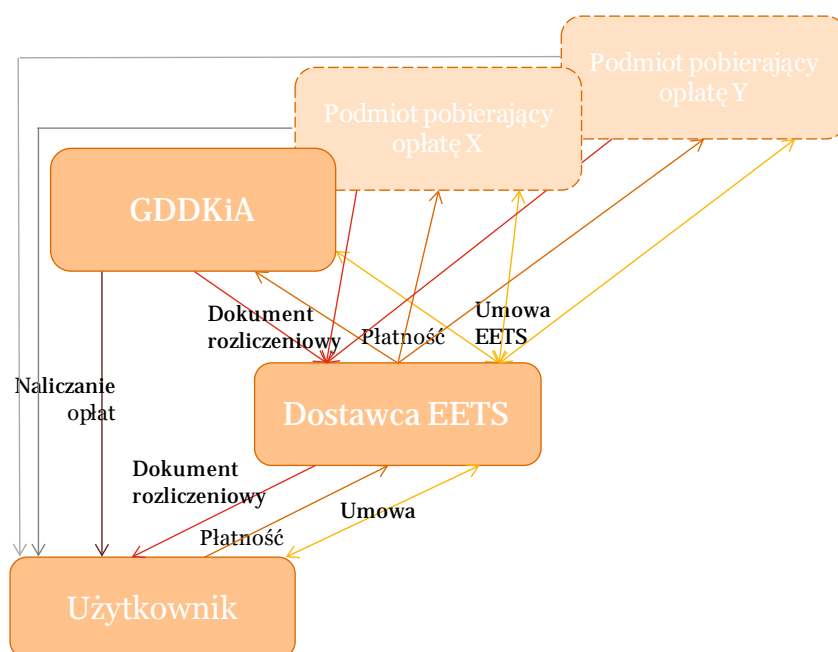
Reasumując, podstawowe założenia usługi EETS to:

- **Jedna umowa**, którą użytkownik EETS zawiera z jednym dostawcą EETS, umożliwiającą rozliczanie opłat pobieranych w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej Unii Europejskiej,
- **Jedno rozliczenie**, które otrzymuje użytkownik EETS za naliczone mu opłaty pobierane w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej Unii Europejskiej w danym okresie,
- **Jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe**, które pozwala na naliczanie opłat podczas podróżowania po wszystkich sieciach drogowych Unii Europejskiej.

Relacje między podmiotami - obecnie



Relacje między podmiotami – w ramach usługi EETS



Interoperacyjność, czyli m.in. możliwość pobierania opłat za pomocą jednego urządzenia pokładowego ma zapewnić dostarczane przez dostawcę EETS urządzenie pokładowe, które musi być kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE, niezależnie od tego jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. System stosowany na drogach zarządzanych przez GDDKiA jest jednym z trzech systemów wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE, o których mowa w art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych. Zatem dostarczane przez dostawcę EETS urządzenie pokładowe spełniające kryterium interoperacyjności może być używane w pojazdach poruszających się po drogach zarządzanych przez GDDKiA, bowiem urządzenie to będzie współdziałać z systemem viaToll. Nie ma więc potrzeby, w związku z wdrożeniem ww. decyzji, dokonywania zmiany

technologii zastosowanej w Polsce do poboru opłaty elektronicznej. Umowa zawarta z wykonawcą elektronicznego systemu poboru opłat – viaToll zawiera zapisy umożliwiające interoperacyjność systemu poboru opłaty elektronicznej stosowanego w Polsce przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z innymi systemami elektronicznymi. Zatem dostosowanie techniczne krajowego systemu poboru opłat, tak aby system ten był interoperacyjny z innymi systemami elektronicznymi, zostało już zrealizowane w ramach wynagrodzenia w ramach zawartej już umowy.

Natomiast przeprowadzenie testów przydatności do stosowania, o których między innymi mowa w projektowanej ustawie, może wiązać się z koniecznością zapłaty wykonawcy krajowego systemu poboru opłat wynagrodzenia dodatkowego. Jednakże zgodnie z przepisami możliwe będzie żądanie od dostawców usługi opłaty za udział GDDKiA w ww. ocenie, co pozwoli GDDKiA na przeniesienie tych wydatków na dostawców EETS (art. 16x ust. 6).

Projektowane rozwiązania będą miały zastosowanie wyłącznie do obszarów, na których istnieją już systemy poboru opłat w formie elektronicznej. Obecnie istniejący system poboru opłat w formie elektronicznej – viaToll, obejmuje wyłącznie drogi zarządzane przez GDDKiA. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych opłatę elektroniczną pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jak również w przypadkach, o których mowa w ustawie o drogach publicznych, ww. opłatę mogą pobierać podmioty wymienione w tej ustawie. Projekt nie zakłada zmiany wysokości stawek opłaty elektronicznej określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.). Zatem opłata będzie pobierana w wysokości wskazanej w obowiązujących przepisach i w takiej samej wysokości, bez potrąceń, będzie przekazywana na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego. Natomiast sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości oraz pobierania, przez koncesjonariuszy opłat za przejazd autostradą, kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty, oraz sposób ogłaszania wysokości tych opłat, został ustalony w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i w nadal obowiązującym koncesjonariuszy rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (Dz. U. Nr 102, poz. 1075).

Aktualnie na żadnym odcinku zarządzanym przez spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, nie został wdrożony pobór opłat za przejazd w sposób elektroniczny. Decyzja w tej sprawie należy do wyłącznej kompetencji ww. spółek. Projektowane przepisy nie nakładają na przedmiotowe spółki

żadnego nowego obowiązku w tym zakresie. Zatem spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, mają prawo do podjęcia samodzielnej decyzji o tym, czy wprowadzą na drogach, na których pobierają opłaty, pobór opłat w sposób elektroniczny. Jeśli jednak spółki podejmą decyzję o wprowadzeniu poboru opłat w sposób elektroniczny, to zobowiązane będą do współpracy z dostawcą EETS, na takich samych zasadach i warunkach jak inne podmioty pobierające opłaty.

Zgodnie z projektem to podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat umożliwiają świadczenie usługi EETS (art.13i ust. 2). Zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. a dyrektywy 2004/52/WE „Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do systemów opłat drogowych w odniesieniu do których nie funkcjonuje pobieranie opłat środkami elektronicznymi”.

W projekcie ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych zaproponowano uzupełnienie słownika używanych w ustawie określeń o najważniejsze dla funkcjonowania usługi EETS pojęcia, którymi posłużono się w art. 2 decyzji. Do ustawy wprowadzono definicje pojęć: usługi EETS, obszaru EETS, dostawcy EETS oraz użytkownika EETS.

W art. 13i nowelizowanej ustawy o drogach publicznych zaproponowano dodanie ust. 1a, zgodnie z którym uiszczanie opłat w systemach elektronicznego poboru opłat może następować z wykorzystaniem usługi EETS. Zatem zważywszy, że usługa EETS ma charakter fakultatywny, podmioty zobowiązane do uiszczenia opłaty będą mogły podjąć decyzję, czy skorzystać z usług proponowanych przez dostawcę EETS, czy też będą uiszczać opłatę w dotychczasowy sposób, płacąc bezpośrednio podmiotom pobierającym opłatę. W projekcie podkreślono również fakt, że świadczenie usługi EETS przez dostawcę EETS nie upoważnia go do dokonywania potrąceń, czy też zmian wysokości pobieranej opłaty (art. 13i ust. 1b, art. 16j ust. 2), bowiem zgodnie z art. 5 ust. 4 decyzji „Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej/lokalnej.”. Zatem możliwość świadczenia usługi EETS w żaden sposób nie wpływa na wysokość opłaty elektronicznej. Natomiast za świadczoną usługę dostawca EETS może pobierać wynagrodzenie.

Art. 13i ust. 3 obowiązującej ustawy o drogach publicznych stanowi, że „Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny oferować urządzenia na potrzeby pobierania tych opłat do instalacji w pojazdach samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”. Z kolei ust. 4 ww. przepisu stanowi, że „Urządzenia, o których mowa w ust. 3, powinny być interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wszystkimi

systemami używanymi na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.”. Zatem przepisy obowiązującej ustawy nakładają na podmioty pobierające opłaty obowiązek zarówno oferowania urządzenia jak też zapewnienia aby było ono interoperacyjne. Interoperacyjność, czyli m.in. możliwość ponoszenia opłat za pomocą jednego urządzenia pokładowego ma zapewnić urządzenie pokładowe, które musi być kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE niezależnie od tego jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. Natomiast zgodnie z wdrażaną decyzją urządzenie dostarczane przez dostawców EETS musi być urządzeniem interoperacyjnym. Zatem nie ma potrzeby dalszego nakładania obowiązku dostarczenia takiego urządzenia na podmiot pobierający opłaty bowiem nie wynika to z przepisów decyzji. Podmiot pobierający opłaty powinien oferować takie urządzenie, które umożliwi mu realizację zadania jakim jest pobór opłaty na jego obszarze działania, natomiast nie ma obowiązku zapewniania aby urządzenie to służyło również do innych celów np. poboru opłat na innych drogach, na których opłatę pobierają inne podmioty. Zatem w związku z wdrożeniem decyzji 2009/750/WE uchylono art. 13i ust. 4, nakładający zbędny obowiązek na podmioty pobierające opłaty.

Obowiązujące art. 13i ust. 4a i 4b ustawy o drogach publicznych dotyczą zagadnień związanych z urządzeniami na potrzeby pobierania opłat z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat. Zawarte w nich rozwiązania, zgodnie z ust. 3, odnoszą się do urządzeń oferowanych przez podmioty pobierające opłaty. Natomiast świadczenie usługi EETS związane jest z koniecznością dostarczenia odpowiedniego urządzenia przez dostawcę EETS. Wobec powyższego w projekcie przedstawiono zmiany obowiązujących przepisów, dzięki którym opłaty będą mogły być ponoszone za pomocą urządzeń dostarczanych kierującym przez dwa wyżej wymienione rodzaje podmiotów. Zatem takie same obowiązki, których przestrzegać powinien kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie dostarczone przez podmiot pobierający opłaty, zostaną również nałożone na kierującego, który urządzenie otrzyma od dostawcy EETS. Zatem nie tylko kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3, lecz również kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1. Zgodnie z art. 13ha ust. 7 pkt 1 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6 tej ustawy, może: zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację

wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe rozwiązanie zastosowano, mając na uwadze, że wprowadzenie w przepisach możliwości świadczenia usługi EETS nie przesądza, iż wszyscy kierujący dotychczas korzystający z urządzeń dostarczanych przez podmioty pobierające opłaty, zdecydują się na skorzystanie z usługi EETS, a więc należy w przepisach uwzględnić, że wielu z nich nadal może korzystać z dotychczasowych urządzeń, a użytkownicy urządzeń powinni być traktowani w świetle prawa analogicznie.

Projektowana ustawa wprowadza w ustawie o drogach publicznych nowy rozdział dotyczący usługi EETS. Pierwszy z przepisów nowego rozdziału stanowi, iż usługę EETS może świadczyć dostawca EETS, który uzyskał wpis do rejestru EETS prowadzonego przez ministra właściwego do spraw transportu, a następnie zawarł umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS z podmiotem pobierającym opłatę, co zapewnia mu dostęp do obszaru EETS, na którym dany podmiot pobierający opłaty pobiera opłaty, oraz z użytkownikiem EETS. Dodatkowo projektowany art. 16e nowelizowanej ustawy dokonuje implementacji art. 3 decyzji, w którym zawarte są wymagania wobec dostawców EETS, wyliczając wymagania, jakie powinien spełniać podmiot ubiegający się o wpis do rejestru EETS. Natomiast w projektowanym art. 16f nowelizowanej ustawy ujęto kwestie związane z prowadzeniem rejestru EETS, tj. wskazano, że to minister właściwy do spraw transportu jest organem zobowiązanym do jego prowadzenia, wskazano formę i miejsce udostępnienia rejestru (przewiduje się udostępnienie rejestru na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, pomimo że nie będzie on prowadzony w systemie teleinformatycznym), a także zakres informacji, które będą się w nim znajdować oraz dokumenty, jakie podmiot ubiegający się o wpis do tego rejestru powinien złożyć wraz z wnioskiem o wpis, aby wykazać, że spełnia warunki, o których mowa w art. 16e. Decyzja nie precyzuje, jakie dokumenty mogą stanowić dowód spełnienia wymagań w niej określonych. Mając na uwadze powyższe, w projektowanych przepisach (art. 16f ust. 5) enumeratywnie wymieniono dokumenty, których łączne przedłożenie organowi dokonującemu wpisu do rejestru EETS, świadczyć będzie o spełnieniu wymogu znajdowania się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidywanej działalności, co w decyzji określone zostało jako „znajdowanie się w odpowiedniej sytuacji finansowej”. Zgodnie z art. 16f ust. 6 nowelizowanej ustawy podmiot ubiegający się o wpis do rejestru dostawców EETS powinien do wniosku o wpis dołączyć również oświadczenie, iż znane mu są oraz spełnia warunki wykonywania działalności w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

W projekcie wskazano termin, w jakim organ zobowiązany jest do dokonania wpisu bądź odmowy wpisu do tego rejestru, wyznaczając ministrowi na te czynności okres 2 miesięcy. Termin ten określono, mając na uwadze, że dokumenty przesyłane organowi mogą być obszerne, a spełnienie wymogów proceduralnych w przypadku odmowy wpisu, tj. wysłanie do wnioskodawcy zawiadomienia o wszczęciu postępowania o odmowie wpisu i związana z tym wymiana korespondencji, może trwać dłużej niż miesiąc. Dzięki rozwiązaniu, zgodnie z którym wpis i odmowa wpisu będzie następować w drodze decyzji administracyjnej, zapewniono podmiotom ubiegającym się o wpis do rejestru EETS oraz podmiotom uznającym za niezasadne ich wykreślenie, możliwość przedstawienia argumentacji, która w ich ocenie potwierdza zasadność dokonania takiego wpisu i obronę swego stanowiska w toku postępowania administracyjnego i sądowno administracyjnego, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego oraz ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

Projektowany art. 16g nowelizowanej ustawy został poświęcony uprawnieniu ministra właściwego do spraw transportu do dokonania wykreślenia z rejestru EETS zawierającego informacje na temat dostawców EETS, a więc podmiotów uprawnionych do świadczenia usługi EETS. Dostawca EETS, który rozpoczął świadczenie usługi EETS, nadal jest obowiązany do spełniania warunków, o których mowa w art. 16e nowelizowanej ustawy. W związku z powyższym, w przypadku gdy któryś z warunków nie zostaje dochowany, minister może dokonać wykreślenia z rejestru EETS. Należy mieć ponadto na uwadze, iż celem wprowadzenia usługi EETS jest objęcie nią wszystkich sieci dróg na terenie UE, na których pobierana jest opłata z wykorzystaniem elektronicznych systemów poboru opłat. W związku z powyższym, zgodnie z art. 4 ust. 1 decyzji, dostawcy EETS w ciągu 24 miesięcy od dnia wpisu do rejestru są zobowiązani zawrzeć umowy ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na terenie UE. Dokonując implementacji powyższego postanowienia decyzji uwzględniono fakt, iż proces zawierania umów z kolejnymi podmiotami pobierającymi opłaty może być związany z wieloma trudnościami i niekiedy może nie zostać zakończony w terminie wskazanym w decyzji, mimo starań i dobrej woli dostawcy EETS. Wobec powyższego w projekcie wskazano kryteria, którymi powinien kierować się minister, podejmując ewentualną decyzję o wykreśleniu danego podmiotu z rejestru EETS. W ustawie wskazano dwa kryteria, tj.: liczbę umów zawartych z podmiotami pobierającymi opłaty oraz stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS. Dobierając ww. kryteria wzięto pod uwagę fakt, iż w praktyce mogą wystąpić sytuacje, że niektóre podmioty mogą pobierać

opłaty na wielu kilometrach dróg, natomiast inne realizują swoje uprawnienia na niewielkiej liczbie dróg. Wobec powyższego wzięcie pod uwagę jedynie długości obsługiwanej sieci dróg nie oddawałoby liczby obszarów EETS, na których pobierane są opłaty i na których prowadziłby działalność dostawca EETS. Zatem dopiero połączenie tych dwóch kryteriów pozwala ministrowi na zbadanie, jakie wysiłki podjął dostawca EETS aby spełnić wymóg, o którym mowa w decyzji i ilu umów brakuje mu do pełnego zrealizowania tego wymogu. Przepis ten daje ministrowi możliwość badania każdego przypadku i uznania, że im większa liczba zawartych umów oraz stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy dotyczące świadczenia usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS, tym mniejsze powinno być prawdopodobieństwo i zasadność wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS. Zarówno brak wskazania wprost w projekcie terminu (o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji) na zawarcie umów przez dostawcę EETS, jak również nie nakładanie na ministra obowiązku wykreślenia dostawcy EETS w tym przypadku, lecz jedynie umożliwienie mu podjęcia decyzji w sposób fakultatywny, stanowią świadomy zabieg legislacyjny, o czym świadczy również wyodrębnienie tego przypadku i uregulowanie go w osobnym ustępie. Należy bowiem podkreślić, iż spełnienie warunku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji, budzi obawy Komisji i podmiotów zainteresowanych świadczeniem usługi EETS. Nie można wykluczyć, że Komisja może dokonać zmiany tego zapisu, np. w kierunku złagodzenia rygору, z jakim wiąże się niespełnienie omawianego warunku. Wobec powyższego, uregulowanie przedmiotowej kwestii w proponowany w projekcie sposób, w przypadku inicjatywy legislacyjnej Komisji, nie będzie wymagało dokonania szybkiej zmiany przepisu oraz będzie umożliwiało orzekanie przez organ z uwzględnieniem sytuacji aktualnie panującej na rynku oraz w zgodzie z wytycznymi Komisji w tym zakresie.

Usługę EETS na terenie danego państwa Unii Europejskiej mogą świadczyć nie tylko podmioty zarejestrowane w tym państwie, lecz również podmioty wpisane do rejestrów prowadzonych przez inne państwa członkowskie. Znajduje to odzwierciedlenie w projektowanym art. 16h nowelizowanej ustawy, z którego wynika, że usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie członkowskim Unii Europejskiej jego siedziby.

Obowiązki dostawców EETS opisane w art. 4 decyzji oraz w pozostałych przepisach decyzji zostały wyselekcjonowane i ujęte w art. 16i nowelizowanej ustawy. Istotą usługi EETS jest fakt, iż skorzystanie z niej zdejmuje z użytkownika EETS obowiązek zawierania umów z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach, na których użytkownik EETS będzie

się poruszał, bowiem po zawarciu umowy z dostawcą EETS, to dostawca EETS będzie zobowiązany uiszczać opłaty właściwym podmiotom pobierającym opłaty. Mając na uwadze powyższe, jako pierwszy obowiązek dostawcy EETS, w projekcie wymieniono właśnie obowiązek uiszczania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy o drogach publicznych oraz opłaty za przejazd autostradą. Przepis ten wskazuje podstawową czynność, do wykonywania której zobowiązany jest dostawca EETS i jednocześnie zabezpiecza interesy podmiotów pobierających opłaty, na rzecz których opłata będzie uiszczana. Zatem do momentu przekazania wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4, za ponoszenie opłat wobec podmiotu pobierającego opłaty odpowiada dostawca EETS. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba, że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczał opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll). Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego na tzw. „czarnej liście” czyli w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie (art. 16l ust. 7 i 8 ustawy).

Zważywszy, że w praktyce mogą mieć miejsce sytuacje, gdy np. dane użytkowników będą niezbędne dla celów postępowań administracyjnych wszczętych i prowadzonych przez podmioty, o których mowa w art. 13l ust. 1 ustawy o drogach publicznych w przedmiocie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ustawy o drogach publicznych, na dostawcę EETS nałożono obowiązek informowania podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym np. przypisaniu określonych urządzeń do użytkownika EETS.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 decyzji dostawcy EETS informują użytkowników EETS o obsługiwanych przez siebie obszarach EETS oraz wszelkich zmianach tych obszarów, dlatego też nałożono na dostawców EETS obowiązek udostępniania na ich stronach internetowych informacji o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów z użytkownikami EETS.

Ponadto należy pamiętać, iż obowiązki usługodawcy świadczącego usługi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uregulowane zostały w ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278, z późn. zm.). Zgodnie z art. 10 ust. 1 ww. ustawy „Usługodawca, przed zawarciem umowy w formie pisemnej, a w przypadku braku pisemnej umowy – przed rozpoczęciem świadczenia usługi,

jest obowiązany, w sposób jednoznaczny, podać usługobiorcy, o ile posiada, następujące informacje:

- 1) firmę, adres siedziby albo adres miejsca zamieszkania i głównego miejsca wykonywania działalności;
- 2) organ rejestrowy i numer w rejestrze, w którym usługodawca jest zarejestrowany jako przedsiębiorca albo numer w ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) adres poczty elektronicznej lub inne dane umożliwiające bezpośredni kontakt z usługodawcą;
- 4) wskazanie organu, który wydał certyfikat, koncesję, zezwolenie, zgodę, licencję lub dokonał wpisu do rejestru albo wydał inny dokument uprawniający usługodawcę do świadczenia usługi;
- 5) wskazanie samorządu zawodowego, do którego usługodawca należy, tytułu zawodowego oraz państwa, w którym przyznano ten tytuł;
- 6) główne cechy usługi;
- 7) cenę usługi, jeżeli została ustalona;
- 8) stosowane przez usługodawcę wzorce umów oraz postanowienia umowne określające prawo właściwe dla danej umowy lub sąd albo inny organ właściwy do rozstrzygania sporów;
- 9) numer identyfikacji podatkowej (NIP) lub inny numer identyfikacyjny, którym usługodawca jest obowiązany posługiwać się na potrzeby podatku od towarów i usług;
- 10) o obowiązkowym ubezpieczeniu lub gwarancji finansowej, wraz z danymi ubezpieczyciela lub gwaranta, oraz o zasięgu terytorialnym ubezpieczenia;
- 11) o gwarancjach jakości wykonanej usługi, które nie są wymagane przepisami prawa.”.

Zgodnie z ust. 3 tego przepisu ww. ustawy informacje te usługodawca jest obowiązany udostępnić w sposób zapewniający zapoznanie się przez usługobiorcę z tymi informacjami, w szczególności w miejscu, w którym świadczona jest usługa, w miejscu zawarcia umowy, na swojej stronie internetowej oraz w dokumentach informacyjnych dostarczonych usługobiorcy. Powyższe przepisy odpowiadają art. 4 ust. 7 decyzji, zgodnie z którym dostawcy EETS udostępniają publicznie stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS. Natomiast zgodnie z art. 9 przywołanej ustawy usługodawca zapewnia, aby ogólne warunki dostępu do usługi nie dyskryminowały usługobiorcy ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania, co z kolei odpowiada art. 9 ust. 1 decyzji, zgodnie z którym użytkownicy EETS mogą dokonać subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na przynależność państwową, państwo pobytu czy państwo rejestracji pojazdu. Wobec powyższego uznano, że nie ma

potrzeby uzupełniania projektu o dodatkowe, szczegółowe przepisy, nakładające na dostawcę EETS obowiązki wynikające z obowiązujących już przepisów a mające na celu ochronę interesów użytkowników danej usługi.

Zważywszy natomiast na fakt, że państwa członkowskie powinny podejmować wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia aktualizacji i poprawności wszystkich danych przechowywanych w rejestrze obejmującym dane na temat obszarów EETS na swoim terytorium oraz zarejestrowanych w danym państwie dostawców EETS, na dostawcę EETS nałożono obowiązek niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS. Dostawcę EETS obowiązano również do składania ministrowi właściwemu do spraw transportu oświadczenia o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni zawierającego informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS oraz oświadczenia, że spełnia on warunki świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS prowadzonego przez ministra. Mając na uwadze, że zgodnie z art. 19 decyzji dotyczący dostawców EETS rejestr EETS zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 3 lit. e decyzji, na dostawców EETS nałożono również obowiązek niezwłocznego przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu wniosków z oceny planu zarządzania ryzykiem.

Obowiązkiem dostawcy EETS jest również ustanowienie zabezpieczenia. W projektowanej ustawie wymieniono formy zabezpieczenia, okres na jaki jest ustanawiane, odwołano się do sposobu obliczania jego wysokości wskazanego w załączniku I do decyzji 2009/750/WE oraz wskazano, że ma być ono ustanowione, tak aby umożliwiała pobierającemu opłatę bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty (art. 16k projektu ustawy).

Istotnym elementem umożliwiającym funkcjonowanie usługi EETS są urządzenia na potrzeby pobierania opłat, które powinny być interoperacyjne i zdolne do komunikowania się z systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS, a więc kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie, niezależnie od tego, jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. Przepisy decyzji dotyczące tych urządzeń zostały wdrożone w art. 16l nowelizowanej ustawy, który wskazuje, że to na dostawcy EETS spoczywa obowiązek dostarczenia ich użytkownikowi EETS i zapewnienie ich serwisu oraz przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji, którym może być np. deklaracja WE. Na dostawcy EETS spoczywa również obowiązek informowania użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu urządzeń przeznaczonych do

zablokowania, w którym umieszczono urządzenie dostarczone temu użytkownikowi EETS. Zgodnie z art. 4 ust. 6 decyzji dostawcy EETS prowadzą wykazy urządzeń pokładowych, wydanych użytkownikom EETS, z którymi zawarli umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS, które utraciły ważność. Mając na uwadze powyższy przepis, obowiązano dostawcę EETS do prowadzenia i przekazywania podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, wykazu urządzeń przeznaczonych do zablokowania. Przepis ten ma istotne znaczenie ze względu na konieczność ustalenia podmiotu obowiązującego do uiszczenia opłaty, w sytuacji gdy dane urządzenie zostało zablokowane. Jeśli bowiem dostawca EETS poinformuje podmiot pobierający opłaty, że dane urządzenie znajduje się na jego tzw. „czarnej liście”, to od chwili wskazanej w ustawie, nie jest obowiązany do uiszczania opłat naliczanych przy pomocy takiego urządzenia. Taka regulacja w projektowanej ustawie stanowi wdrożenie art. 7 ust. 3 decyzji.

Zgodnie z art. 4 ust. 8 decyzji „faktury wystawiane użytkownikom EETS przez dostawców EETS zawierają jasne rozróżnienie opłat za usługę EETS i pobranych opłat drogowych oraz określają co najmniej czas i miejsce pobrania opłaty i zestawienie składników opłaty dotyczące danego użytkownika, chyba że użytkownik zdecyduje inaczej.”. Powyższy przepis również został wdrożony w projektowanej ustawie, zapewniając użytkownikom EETS, że dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwoty pobranych opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, i wynagrodzenia za usługę EETS, oraz wskazuje termin ich zapłaty. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce pobrania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą oraz zestawienie ich składników, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej. Mając na uwadze powyższy przepis wdrażanej decyzji, można uznać, że dopuszcza ona możliwość pobierania przez dostawców EETS od użytkowników EETS wynagrodzenia za świadczoną usługę EETS. Zatem decyzja nie wyklucza osiągania dochodów z tej działalności jak również nie wskazuje sposobu wysokości bądź ograniczania zarobku dostawców EETS. Zatem wysokość wynagrodzenia dostawcy EETS będzie określana przez danego dostawcę EETS a więc w praktyce to uwarunkowania rynkowe będą wpływały na wysokość tego wynagrodzenia. Natomiast użytkownik może sam zdecydować, czy zamierza skorzystać z usług świadczonych przez dostawców EETS a jeśli tak, to z którym z nich zawrze umowę. Zatem dla kierowców wdrażane przepisy oznaczają fakultatywną możliwość skorzystania z usługi EETS a przepisy ustawy dają dostawcy EETS możliwość pobierania wynagrodzenia za świadczenie usługi EETS od użytkowników EETS.

W kilku artykułach implementowanej decyzji przedstawiono liczne obowiązki podmiotów pobierających opłaty, które w projektowanej ustawie wyliczono w art. 16o nowelizowanej ustawy. Zgodnie z projektem ustawy podmiot pobierający opłaty jest obowiązany zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS. Powyższy obowiązek jest powiązany z nałożonym na dostawców EETS obowiązkiem zawarcia umów ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na terenie UE w terminie wskazanym w art. 4 ust. 1 decyzji, co nie byłoby możliwe gdyby podmioty pobierające opłaty, wykorzystując sytuację dostawców EETS, którzy powinni dochować ustawowego terminu, narzucałyby im spełnienie wygórowanych warunków. Realizację tego obowiązku będzie mogła badać Komisja pełniąca funkcję organu pojednawczego, który zgodnie z art. 10 ust. 1 decyzji jest upoważniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne, narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty, nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy. Jeśli natomiast zostanie już zawarta umowa z dostawcą EETS to podmiot pobierający opłaty jest obowiązany dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie przez użytkowników EETS urządzeń, które wydał im ten dostawca EETS. W przepisie wymieniono również informacje, które podmiot pobierający opłaty powinien zamieszczać na swojej stronie internetowej, aby umożliwić zapoznanie się z nimi szerokiemu gronu zainteresowanych podmiotów z różnych państw UE, związane z prowadzoną działalnością, takie jak np. wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, informację o sieci dróg, na której pobiera opłatę, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat, informację o obszarze EETS spełniająca wymogi określone w załączniku I do decyzji. Mając na uwadze, że niektóre z powyższych danych minister jest zobowiązany umieszczać w prowadzonych rejestrach, podmiot pobierający opłaty powinien niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o tych danych i informacjach, a następnie o ich zmianach. Z kolei minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych przez podmioty pobierające opłaty zmianach.

Podmioty pobierające opłaty są też obowiązane podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji. Art. 5 ust. 6 decyzji stanowi, iż podmiot pobierający opłaty może zażądać ze strony dostawcy EETS współpracy w zakresie przeprowadzania niezapowiedzianych szczegółowych

kontroli systemu opłat, obejmujących pojazdy poruszające się obecnie lub te, które poruszały się niedawno, na obszarze danego podmiotu pobierającego opłaty. Liczba pojazdów poddawanych takiej kontroli w ciągu roku, przypadająca na danego dostawcę EETS, jest proporcjonalna do średniego rocznego natężenia ruchu lub prognoz natężenia ruchu na obszarach EETS danego podmiotu pobierającego opłaty, opracowywanych przez dostawcę EETS. Mając na uwadze powołane postanowienia decyzji oraz fakt, iż dotyczą one relacji między dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty, w projekcie ustawy wskazano, że umowa dotycząca świadczenia usługi EETS, zawarta między tymi podmiotami, powinna zawierać w szczególności postanowienia wskazujące formy sprawdzenia sposobu świadczenia usługi, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji (art. 16q, art. 16s ust. 2 pkt 6).

Zgodnie z art. 5 ust. 3 decyzji „Dopuszczenie dostawcy EETS do obszaru poboru opłat podlega ogólnym warunkom określonym w informacji o obszarze EETS, czego celem jest zakończenie negocjacji w tej sprawie w terminie określonym w art. 4 ust. 1; ponadto dopuszczenie może podlegać również szczególnym warunkom umownym.”. Wobec powyższego, projekt ustawy w art. 16s ust. 1 przewiduje, że umowę między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne. Powyższy przepis stanowi wdrożenie art. 5 ust. 3 decyzji. Zawarte w umowie dodatkowe szczególne warunki poza określonymi w informacji o obszarze EETS nie mogą być sprzeczne z informacją o obszarze EETS. Ustawa zawiera również przepisy dotyczące postanowień umownych, jakie powinna zawierać umowa pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Umowa powinna zatem określać co najmniej: skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia; warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy; zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 16s ustawy). W celu umożliwienia dostawcy EETS i podmiotowi pobierającemu opłaty rozliczenia w zakresie podziału kosztów związanych z zapewnieniem działania usługi EETS, przepisy przedmiotowej ustawy umożliwiają podmiotom pobierającym opłaty wypłatę wynagrodzenia na rzecz dostawcy EETS ale nie przesądzają, że wypłata ta stanowi obowiązek podmiotu pobierającego opłaty (art. 16t ustawy). W ustawie wskazano składniki z jakich powinno składać się wynagrodzenie, które podmiot pobierający opłaty może wypłacić dostawcy EETS. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się

z: kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS. Oszczędności, do których odnosi się kwota odpowiadająca oszczędnościom wskazana w art. 16t ust. 2 pkt 1, w praktyce dla GDDKiA oznaczają mniejsze wydatki ze środków, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym na eksploatację elektronicznego systemu poboru opłat. Art. 16t umożliwia podmiotowi pobierającemu opłaty ukształtowanie wynagrodzenia, tak aby składało się bądź z jednego bądź dwóch składników wymienionych przez ustawodawcę w katalogu zamkniętym. Natomiast informację o tym, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawcy EETS i jakie są zasady jego ustalania podmiot pobierający opłaty umieszcza w informacji o obszarze EETS.

Kwestiom dotyczącym rachunkowości został poświęcony art. 8 decyzji, zgodnie z którym jeżeli organizacja pełni funkcję zarówno podmiotu pobierającego opłaty, jak i dostawcy EETS, państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia prowadzenia i publikowania osobnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla obydwu rodzajów działalności oraz uniemożliwienia subsydiowania skrośnego między tymi rodzajami działalności. Decyzja odnosi się do zagadnienia możliwości świadczenia usług EETS przez podmioty pobierające opłaty jedynie w art. 8 a więc Komisja Europejska nie przewidziała w tym zakresie w decyzji osobnych regulacji, poza wskazanym przepisem. W projekcie ustawy uwzględniono to zagadnienie i określono zasady rozliczeń w sytuacji gdyby podmiot pobierający opłaty jednocześnie świadczył usługi jako dostawca EETS w tym również zawarto zakaz subsydiowania skrośnego. Zakaz stosowania subsydiowania skrośnego został już zastosowany w polskim ustawodawstwie m.in. w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Uznając, że niezasadne byłoby aby podmiot pobierający opłaty będący jednocześnie dostawcą EETS zawierał umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS sam ze sobą, w art. 16u projektu wskazano, że taki podmiot zawiera stosowne umowy z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

Zgodnie z art. 19 wdrażanej decyzji każde z państw członkowskich prowadzi krajowy elektroniczny rejestr zawierający dane dotyczące: podmiotów pobierających opłaty, technologii pobierania opłat, danych dotyczących opłat, informacji o obszarze EETS, dostawców EETS posiadających umowy EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na obszarze danego państwa członkowskiego. Ustawa określa zasady prowadzenia takiego rejestru i powierza ministrowi właściwemu do spraw transportu

obowiązek jego prowadzenia i przekazywania aktualnych danych na temat obszarów EETS i dostawców EETS swoim odpowiednikom w pozostałych państwach członkowskich UE oraz Komisji Europejskiej. Podobnie jak w przypadku rejestru EETS rejestr, o którym mowa w art. 16v, będzie publikowany na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, natomiast projekt ustawy nie wymaga, aby był on prowadzony w systemie teleinformatycznym.

Zgodnie z art. 16w nowelizowanej ustawy w zakresie kontroli składników interoperacyjności odwołano się do przepisów ustawy o systemie oceny zgodności. Następnie art. 16x odnosi się do zagadnień technicznych dotyczących zapewnienia interoperacyjności poszczególnych elementów systemu, umożliwiających funkcjonowanie usługi EETS. Zgodnie z art. 16y kontrolę, czy urządzenia, o których mowa w art. 16l nowelizowanej ustawy, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem spełniają wymogi, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Zważywszy, że art. 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności nakłada na Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów obowiązek przekazywania Komisji Europejskiej wskazanych w nim informacji, za zasadne uznano, aby obowiązek ten, związany z usługą EETS, wykonywał również ten podmiot.

W przypadku sporów między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS, podmioty te będą mogły skorzystać z postępowania mającego na celu rozstrzygnięcie sporów zarówno w trakcie negocjowania umów, jak również w czasie obowiązywania umów już zawartych. Przepisy dotyczące funkcjonowania Komisji stanowią implementację art. 10 i 11 decyzji. Niezależna Komisja pełniąca funkcję organu pojednawczego będzie upoważniona w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy. Projekt wyraźnie przy tym wskazuje, że nie można uzależnić dochodzenia roszczeń przed sądem powszechnym od wszczęcia postępowania pojednawczego.

Postępowanie pojednawcze prowadzone będzie na wniosek złożony do ministra właściwego do spraw transportu przez podmiot pobierający opłaty lub dostawcę EETS,

określający zakres i istotę sporu. Na podstawie ww. wniosku powołana również będzie Komisja, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wymogi, które powinien spełniać członek Komisji określa art. 16za ust. 2. Kandydaci na członków Komisji będą obowiązani złożyć pod rygorem odpowiedzialności karnej oświadczenie, że spełniają wymogi wskazane w ustawie. Komisja będzie składać się z trzech członków: osoby wskazanej przez dostawcę EETS, osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty oraz przewodniczącego. Strony będą zobowiązane do wskazania po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Wprowadzenie obowiązku wskazywania zastępczego członka Komisji ma na celu zapobieżenie nadmiernym opóźnieniom w pracach Komisji w przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej uczestnictwo w pracach Komisji kandydata na członka Komisji wskazanego przez stronę sporu. Kandydaci na członków Komisji będą wybierać przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego. Obowiązek wskazywania co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji ma na celu stworzenie listy kandydatów, spośród których wybierany będzie przewodniczący. Takie rozwiązanie ma na celu ułatwienie pozostałym kandydatom na członków Komisji dojścia do porozumienia w sprawie wyboru przewodniczącego Komisji. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powoła Komisję w drodze zarządzenia, podlegającego następnie ogłoszeniu w jego dzienniku urzędowym. Komisja będzie rozpoczynać swoją działalność od chwili ogłoszenia ww. zarządzenia. Komisja zakończy postępowanie pojednawcze, wydając, w formie uchwały, opinię odnoszącą się do istoty sporu, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji, chyba że strony złożą zgodny wniosek o zakończenie postępowania. Uchwała zapadać będzie większością głosów. W przepisach wymieniono obligatoryjne elementy uchwały. Projektowana ustawa zakłada przy tym odpowiednie stosowanie wskazanych przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.) przewidujących między innymi obowiązek bezstronności mediatora i wyłączających jawność prowadzonego postępowania. Projektowany art. 16zd szczegółowo reguluje kwestie związane z kosztami prowadzonego postępowania pojednawczego, w szczególności wskazując, że postępowanie jest prowadzone na koszt stron. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji zapewniać będzie urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu. W związku z powyższym dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazywać będzie ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania. Uchwały Komisji odnoszące się do istoty sporu podlegać będą ogłoszeniu

w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu. Przewiduje się nałożenie obowiązku na urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wymienia informacji z odpowiednimi podmiotami powołanymi do prowadzenia postępowania w zakresie sporów dotyczących świadczenia usługi EETS w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Projekt ustawy przewiduje również uzupełnienie, zawartego w art. 39b ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, katalogu o nowe źródła środków Krajowego Funduszu Drogowego, tj. środki pochodzące z opłat pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad za czynności związane z oceną składników interoperacyjności oraz odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy o drogach publicznych, w przypadku gdy opłaty, od których nalicza się odsetki, stanowią przychód Funduszu.

Natomiast w art. 39f w ust. 1 ww. ustawy wskazującym na jakie cele mogą być przeznaczone środki Krajowego Funduszu Drogowego wskazano wynagrodzenie dla dostawcy EETS oraz koszty postępowania przed Komisją.

Projekt ustawy określa, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, w związku z tym nie podlega notyfikacji 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem UE.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Jerzy Szmit– Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawnego, Departament Dróg i Autostrad, Agnieszka.Buczma@mir.gov.pl, tel. 630-12-85</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>24.12.15 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac: UC66</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest wdrożenie procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS) przewidzianą w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (decyzja EETS). Usługa EETS ma docelowo umożliwić użytkownikom uiszczanie opłat przy pomocy jednego urządzenia pokładowego na całej sieci drogowej w UE, na której pobierane są opłaty za pomocą elektronicznych systemów poboru opłat.

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

Jako, że decyzja EETS ma wpływ na prawa i obowiązki zarówno organów administracji państwowej (GDDKiA, minister właściwy do spraw transportu), jak i obywateli (podmioty korzystające z dróg, na których opłaty pobierane są w sposób elektroniczny) nie jest możliwe wdrożenie decyzji w inny sposób niż w drodze aktu prawnego rangi ustawowej. Oczekuje się, że projektowana ustawa wprowadzi instrumenty, które zapewnią możliwość sprawnego funkcjonowania usługi EETS na terytorium RP.

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

Decyzja EETS skierowana jest do państw członkowskich UE, a w praktyce powinna być stosowana wyłącznie przez te państwa, na których terytorium opłaty pobierane są w sposób elektroniczny. Państwa członkowskie wdrażają decyzję aktami prawnymi różnej rangi, zarówno ustawowymi, jak i rozporządzeniami wykonawczymi, przy czym nie wszystkie państwa zakończyły proces transpozycji (np. Niemcy). W większości państw ustalone zostały podmioty odpowiedzialne za prowadzenie rejestru dostawców EETS. Dla przykładu, w Hiszpanii organem tym jest Generalny Dyrektor ds. Autostrad, we Francji i w Czechach – minister właściwy do spraw transportu, a w Austrii – minister ds. transportu, innowacji i technologii.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat	1 (GDDKiA)		Zawieranie umów z dostawcami EETS, którzy zamierzają świadczyć usługę EETS na terytorium RP
Użytkownicy elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL	765 tys.	Dane z systemu viaTOLL	Możliwość zawarcia umowy z dostawcą EETS umożliwiającą uiszczanie opłat za pomocą usługi EETS
Potencjalni polscy użytkownicy autostrad, którzy mogą skorzystać z nowego systemu poboru	18,75 mln	Dane GUS	Możliwość zawarcia umowy z dostawcą EETS umożliwiającą uiszczanie opłat za pomocą usługi EETS

opłat			
Minister właściwy do spraw transportu			Rejestracja dostawców EETS mających siedzibę na terytorium RP oraz obsługa Komisji powołanej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS

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

Projekt ustawy został skierowany do koncesjonariuszy autostrad płatnych, organizacji zrzeszających przewoźników drogowych oraz instytucji zajmujących się problematyką drogownictwa.

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	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie przewiduje zwiększenia wydatków na rzecz ministra właściwego ds. transportu jak też na rzecz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, na których ustawa nakłada nowe obowiązki. W szczególności w projekcie ustawy zawarto przepis, zgodnie z którym w ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS jest obowiązany do przekazywania opłat pobierającemu opłatę w wysokości obowiązującej na terytorium RP.</p> <p>Nie można natomiast wykluczyć, że w związku z rozwojem usługi EETS podmiot pobierający opłaty jakim jest GDDKiA będzie dokonywał wypłaty wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS. Wynagrodzenie to może stanowić np. część kwoty, którą dotychczas wypłacano operatorowi systemu. Zatem nie będzie to wydatek większy niż dotychczas. Możliwe jest również, że prowadzone będą postępowania przed Komisją, o której mowa w ustawie. Natomiast nie można obecnie przewidzieć ile takich postępowań będzie się toczyć a zważywszy, że koszty postępowania ponosić będzie strona, która przegra spór, nie jest zasadne założenie, że GDDKiA będzie przegrywać wszystkie spory zatem w OSR nie ujęto ewentualnych kosztów tych postępowań.</p>

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Projekt ma na celu uproszczenie procedury uiszczania opłat elektronicznych za przejazd po drogach w całej UE, w związku z czym powinien mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na obywateli.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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 type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Dzięki wprowadzeniu europejskiej usługi opłaty elektronicznej użytkownicy EETS (czyli osoby uiszczające opłaty drogowe w sposób elektroniczny) będą mieli możliwość uiszczania opłat na wszystkich obszarach EETS w ramach europejskiej sieci drogowej za pomocą jednego urządzenia pokładowego. Ponadto użytkownicy będą rozliczać się z jednym podmiotem. Tym samym ułatwione będzie i skrócone uiszczanie opłat za przejazd po drogach w całej Europie. Przewidywanym skutkiem uruchomienia usługi EETS będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na to, iż opłata elektroniczna naliczana jest i pobierana bez potrzeby zatrzymywania się (tzw. zasada free flow), pozwala na lepszą efektywność przejazdów, mniejsze zużycie paliwa i mniejszą emisję spalin.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektu ustawy na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu

Brak wpływu projektu ustawy na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego będzie możliwe dopiero po pojawieniu się dostawcy EETS, który będzie dążył do świadczenia usługi EETS na terytorium RP.

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

Dokonanie oceny ex-post będzie możliwe dopiero po praktycznym zastosowaniu jej przepisów, co uwarunkowane jest pojawieniem się dostawcy EETS, który zawrze umowę z podmiotem pobierającym w Polsce opłaty drogowe w sposób elektroniczny. Na chwilę obecną nie jest możliwe przewidzenie, kiedy taki dostawca usługi EETS w Polsce się pojawi.

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

Brak.

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy			
	2009/750/WE			
2.	Tytuł decyzji			
	Decyzja Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych			
3.	Organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy			
	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju			
4.	Akt prawny, na mocy którego wdrażane są przepisy decyzji			
	ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym			
Jedn. red.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję decyzji	ocena stanu transpozycji
	Artykuł 1 Przedmiot i zakres			

Art. 1 ust. 1	<p>1. Niniejsza decyzja definiuje europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS).</p> <p>Określa ona specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do tego celu oraz przepisy umowne dotyczące świadczenia usługi EETS.</p>	<p>Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 4 dodaje się pkt 41 - 44 w brzmieniu:</p> <p>„41) usługa EETS – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie jednej umowy zawartej z dostawcą EETS;</p> <p>Art. 1 pkt 2) w art. 13i:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1c w brzmieniu:</p> <p>„1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.</p> <p>Art. 16e. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:</p> <p>1) w ramach świadczenia usługi EETS uiszczać opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, naliczane za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1;</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 1 ust. 2	<p>2. Niniejsza decyzja określa prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty oraz użytkowników EETS.</p>	<p>Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>4)po rozdziale 1a dodaje się rozdział 1b w brzmieniu:</p> <p>„Rozdział 1b</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 843, 1446 i 1543 oraz z 2014 r. poz. 659 i 1310.

		Usługa EETS		
Artykuł 2 Definicje				
	Do celów niniejszej decyzji: a) "obszar EETS" oznacza obszar poboru opłat określony w dyrektywie 2004/52/WE;	42) obszar EETS – sieć dróg na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, na której podmiot pobierający opłaty pobiera je z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, podlegającego przepisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.);	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
	b) "dostawca EETS" oznacza osobę prawną spełniającą wymogi art. 3 i zarejestrowaną w państwie członkowskim jej siedziby, która zapewnia użytkownikowi EETS dostęp do usługi EETS;	43) dostawca EETS – osobę prawną świadczącą usługę EETS;	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
	c) "użytkownik EETS" oznacza osobę (fizyczną lub prawną), która zawiera umowę z dostawcą EETS w celu uzyskania dostępu do usługi EETS;	44) użytkownik EETS – podmiot obowiązany do uiszczania opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS;”;	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

	<p>d) "składniki interoperacyjności" oznaczają każdy podstawowy element, grupę elementów, podzespół lub pełny zespół sprzętu włączonego lub przeznaczonego do włączenia w system EETS, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność usługi, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;</p>			<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>W związku z tym, iż definicja nie zawiera katalogu zamkniętego składników interoperacyjności uznano za wystarczające odwołanie się w art. 16x do załącznika nr II i III decyzji, które określają szczegółowe wymogi dotyczące składników interoperacyjności.</p>
	<p>e) "urządzenie pokładowe" oznacza pełny zestaw elementów sprzętu i oprogramowania niezbędnych dla usługi EETS, instalowany w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego otrzymywania/przekazywania danych;</p>	<p>Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS dostarcza użytkownikowi EETS urządzenie na potrzeby pobierania opłat, które jest interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS oraz przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji 2009/750/WE.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

	<p>f) "przydatność do stosowania" oznacza zdolność składnika interoperacyjności do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego użytkowania po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z usługą EETS w powiązaniu z systemem podmiotu pobierającego opłaty;</p>		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>W projekcie ustawy wskazano, że urządzenie na potrzeby pobierania opłat powinno być interoperacyjne (art. 16l ust. 1), podmiot pobierający opłaty zobowiązany jest dopuszczać na sieci dróg te urządzenia (art. 16o ust. 2) oraz umożliwić stosowanie wszelkich interfejsów dzięki którym system będzie sprawnie funkcjonował (art. 16o pkt 6).</p>
	<p>g) "klasa taryfowa" oznacza zbiór pojazdów traktowanych podobnie przez podmiot pobierający opłaty;</p>		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>w obowiązującym art. 13ha ustawy o drogach publicznych jest już mowa o kategoriach pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej.</p>
	<p>h) "system taryfowy" oznacza przyporządkowanie opłat do poszczególnych klas taryfowych, określone przez podmiot pobierający opłaty;</p>		<p>nie wymaga transpozycji</p>

				<p>W obowiązującym art. 13ha ustawy o drogach publicznych jest już mowa o kategoriach pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej.</p> <p>Obowiązuje również rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.</p>
	i) "specyfikacja techniczna" oznacza specyfikację określoną w art. 23 i załączniku VI dyrektywy 2004/18/WE;			Nie wymaga transpozycji

	<p>j) "opłata" oznacza opłatę, podatek lub należność pobierane z tytułu ruchu pojazdu na obszarze poboru opłat;</p>		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>nie ma konieczności definiowania pojęcia już funkcjonującego w ramach obowiązującej ustawy</p> <p>art. 13ha. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, zwana dalej "opłatą elektroniczną", jest pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.</p>
	<p>k) "podmiot pobierający opłaty" oznacza publiczną lub prywatną organizację odpowiedzialną za pobieranie opłat za poruszanie się pojazdem na obszarze EETS;</p>		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>Resort nie uznaje za zasadne definiowania pojęcia podmiotu pobierającego opłaty bowiem definicja taka zawarta w decyzji odnosi się do pobierania opłat w systemie elektronicznym,</p>

				<p>natomiast pobierający opłatę w PL np. GDDKiA pobierają również opłaty drogowe w inny sposób. Zatem ewentualna definicja podmiotu pobierającego opłaty musiałaby odnosić się jedynie do części jego obowiązków jako pobierającego opłatę. Zarówno z ustawy o drogach publicznych (art. 13i ust. 2) jak też ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 37a ust. 1a) wynika jaki podmiot może pełnić obowiązki pobierającego opłaty i na czym one polegają, a z innych przepisów wynikają dopuszczalne metody, które mogą być wykorzystywane do poboru opłat. Natomiast definicja, która składałaby się jedynie z odwołań do ww. przepisów budziłaby wątpliwości ze względu na zgodność z zasadami techniki legislacyjnej bowiem nie zawierałaby treści dodatkowych ponad te,</p>
--	--	--	--	--

				które już wynikają z obowiązującej ustawy.
	l) "dane dotyczące opłat" oznaczają informacje określone przez właściwy podmiot pobierający opłaty, niezbędne do ustalenia wysokości opłaty należnej za poruszanie się pojazdem na określonym obszarze poboru opłat i zawarcia transakcji związanej z opłatą;			nie wymaga transpozycji nie ma konieczności definiowania pojęcia, którym ustawodawca rzadko się posługuje jednocześnie wyjaśniając jego znaczenie np. w art. 16o pkt 3 d)
	m) "zgłoszenie opłaty" oznacza oświadczenie przekazane podmiotowi pobierającemu opłaty, które zatwierdza poruszanie się pojazdem na obszarze poboru opłat, w formie uzgodnionej przez dostawcę usługi opłaty i podmiot pobierający opłaty;	Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
	n) "obszar poboru opłat" oznacza obszar na terenie UE, część europejskiej sieci drogowej lub konstrukcje takie jak tunele, mosty lub promy, gdzie pobierana jest opłata;			nie wymaga transpozycji w art. 4 dodany został pkt 42 zawierający definicję obszaru EETS ustawodawca nie posługuje się pojęciem obszar poboru opłat a więc nie ma potrzeby tworzenia kolejnej definicji

	o) "system opłat" oznacza zbiór zasad, łącznie z przepisami wykonawczymi, regulujących pobieranie opłaty w obszarze poboru opłat;		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>zbiór zasad stanowią de facto obowiązujące przepisy zatem każdy podmiot na terenie RP podlega zasadom określonym w tych przepisach jest obowiązany je stosować</p>
	p) "transakcja związana z opłatą" oznacza działanie lub pewną liczbę kolejnych działań, w wyniku których podmiotowi pobierającemu opłaty przekazane zostaje zgłoszenie opłaty;		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>nie ma konieczności definiowania pojęcia, którym ustawodawca się nie posługuje w projekcie</p>
	q) "parametry klasyfikacji pojazdów" oznaczają dane pojazdu, na podstawie których obliczana jest wysokość opłat przy uwzględnieniu danych dotyczących opłat.		<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>w obowiązującym art. 13ha ustawy o drogach publicznych jest już mowa o kategoriach pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej</p> <p>obowiązuje również</p>

				rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej
Artykuł 3 Wymagania wobec dostawców EETS				
art. 3	<p>Dostawcy EETS powinni ubiegać się o rejestrację w państwie członkowskim ich siedziby, która to rejestracja jest dokonywana, o ile dostawca EETS spełnia następujące wymagania:</p> <p>a) posiada certyfikat EN ISO 9001 lub jego odpowiednik;</p> <p>b) wykazał, że posiada wyposażenie techniczne oraz deklarację WE lub certyfikat, stwierdzające zgodność składników interoperacyjności z przepisami w myśl pkt 1 załącznika IV do niniejszej decyzji;</p> <p>c) posiada udowodnione kompetencje w dostarczaniu usług pobierania opłat elektronicznych lub w powiązanych dziedzinach;</p> <p>d) znajduje się w odpowiedniej sytuacji finansowej;</p> <p>e) posiadają globalny plan zarządzania ryzykiem, który co najmniej raz na dwa lata poddawany jest audytowi;</p> <p>f) cieszą się dobrą opinią.</p>	<p>Art. 16e. 1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS z:</p> <p>1) podmiotem pobierającym opłatę, o którym mowa w art. 13i ust. 2;</p> <p>2) użytkownikiem EETS.</p> <p>2. Warunkami świadczenia usługi EETS są:</p> <p>1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika;</p> <p>2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, dla których wystawiono deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, potwierdzające ich zgodność z przepisami decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), zwanej dalej „decyzją 2009/750/WE”, o</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>których mowa w załączniku IV do tej decyzji;</p> <p>3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;</p> <p>4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;</p> <p>5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.</p> <p>3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury:</p> <p>1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS;</p> <p>2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.</p> <p>4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata, jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.</p> <p>5. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, oraz ocena niezależnego audytora są sporządzane i dokonywane na zlecenie i koszt przedsiębiorcy.</p>		
<p>Artykuł 4</p> <p>Prawa i obowiązki dostawców EETS</p>				
<p>Art. 4 ust. 1</p>	<p>1. Dostawcy EETS w ciągu 24 miesięcy od dnia rejestracji przeprowadzonej zgodnie z art. 19 zawierają umowy EETS obejmujące wszystkie obszary EETS.</p> <p>Dostawcy EETS prowadzą ciągłą obsługę wszystkich obszarów EETS. W przypadku wprowadzenia zmian w obszarach EETS lub wystąpienia innych czynników zakłócających utrzymanie pełnej obsługi dostawca ma obowiązek przywrócenia pełnej obsługi w ciągu</p>	<p>Art. 16g. 1. Minister właściwy do spraw transportu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, z rejestru EETS dostawcę EETS:</p> <p>1) na jego wniosek;</p> <p>2) z urzędu w przypadku stwierdzenia:</p> <p>a) zaprzestania świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przez okres co najmniej 12 miesięcy,</p> <p>b) niespełniania przez dostawcę EETS warunków, o których</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

	<p>sześciu miesięcy.</p>	<p>mowa w art. 16e ust. 2,</p> <p>c) niezłożenia co najmniej jednego z oświadczeń, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, i wezwania do ich złożenia.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu może wykreślić dostawcę EETS z rejestru EETS w przypadku niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji 2009/750/WE.</p> <p>3. Podejmując decyzję o wykreśleniu dostawcy EETS z rejestru EETS, w przypadku, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu bierze pod uwagę:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) liczbę umów dotyczących świadczenia usługi EETS zawartych przez dostawcę EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na wszystkich obszarach EETS oraz 2) stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS. <p>4. Minister właściwy do spraw transportu informuje podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o wpisaniu dostawcy EETS do rejestru EETS oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru.</p> <p>Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) z podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2; 2) z użytkownikiem EETS. 		
--	--------------------------	---	--	--

Art. 4 ust. 2	<p>2. Dostawcy EETS informują użytkowników EETS o obsługiwanych przez siebie obszarach EETS oraz wszelkich zmianach tych obszarów.</p> <p>Dostawcy EETS składają państwu członkowskiemu, w którym są zarejestrowani, roczną deklarację obsługiwanych obszarów EETS.</p>	<p>Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:</p> <p>5) udostępniać na swojej stronie internetowej informację o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS z użytkownikami EETS;</p> <p>6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS;</p> <p>7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16e ust. 4-6 oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 3	<p>3. W razie potrzeby dostawcy EETS dostarczają użytkownikom EETS urządzenia pokładowe spełniające odpowiednie wymagania techniczne określone w niniejszej decyzji. Dostawcy przedstawiają dowody spełnienia tych wymagań.</p>	<p>Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS dostarcza użytkownikowi EETS urządzenie na potrzeby pobierania opłat, które jest interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS oraz przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji 2009/750/WE.</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

Art. 4 ust. 4	4. Dostawcy EETS monitorują poziom zapewnianych przez nich usług. Dostawcy stosują skontrolowane procedury, przewidujące podjęcie odpowiednich środków w przypadku wykrycia problemów z zapewnianiem poziomu usług lub zakłóceń integralności.	Art. 16i ust. 1 pkt 3) Dostawca EETS jest obowiązany monitorować sposób świadczenia usługi EETS zgodnie z procedurami określonymi w planie zarządzania ryzykiem, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 4; Art. 16e ust. 3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury: 1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS; 2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 5	5. Dostawcy EETS zapewniają odpowiedni serwis oraz wsparcie techniczne w celu zagwarantowania prawidłowej personalizacji urządzeń pokładowych. Dostawcy EETS odpowiadają za niezienne parametry klasyfikacji pojazdu zapisane w urządzeniu pokładowym lub swoim systemie informatycznym. Zmienne parametry klasyfikacji pojazdu, które mogą się zmieniać z podróży na podróż lub w ciągu tej samej podróży i które wprowadza się przez działanie wewnątrz pojazdu, konfiguruje się przy pomocy odpowiedniego interfejsu człowiek-urządzenie.	Art. 16l ust. 2. Dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, w tym urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których jest naliczana opłata, z zastrzeżeniem art. 13i ust. 4a. Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu. 3. Dostawca EETS zapewnia serwis urządzenia, o którym mowa w ust. 1.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 6	6. Dostawcy EETS prowadzą wykazy urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, związane z ich umowami EETS z użytkownikami EETS. Wykazy prowadzone są w ścisłej zgodności z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony danych osobowych, określonymi m.in. w dyrektywie 95/46/WE i dyrektywie 2002/58/WE.	Art. 16l 4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1. 5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi. 6. Podmiot pobierający opłaty niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

Art. 4 ust. 7	7. Dostawcy EETS udostępniają publicznie stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS.	Art. 16i ust. 1 pkt 5) Dostawca EETS jest obowiązany udostępniać na swojej stronie internetowej informację o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów z użytkownikami EETS;	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 8	8. Faktury wystawiane użytkownikom EETS przez dostawców EETS zawierają jasne rozróżnienie opłat za usługę EETS i pobranych opłat drogowych oraz określają co najmniej czas i miejsce pobrania opłaty i zestawienie składników opłaty dotyczące danego użytkownika, chyba że użytkownik zdecyduje inaczej.	Art.16n 4. Dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwotę, o której mowa w ust. 1, i kwotę wynagrodzenia za usługę EETS, oraz wskazuje termin ich zapłaty. 5. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce naliczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także zestawienie składników tego rozliczenia, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej. Art. 16m. Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2 albo art. 16h pkt 2.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 9	9. Dostawcy EETS informują użytkowników EETS możliwie jak najszybciej o wszelkich przypadkach niezgłoszenia opłaty na ich kontach, dając użytkownikom, w przypadkach w których jest to możliwe, możliwość uzupełnienia konta, zanim zostaną podjęte jakiegokolwiek działania mające na celu wyegzekwowanie opłaty.	16r. ust 3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 4 ust. 10	10. Dostawcy EETS współpracują z podmiotami pobierającymi opłatę w działaniach dotyczących egzekwowania opłat.	Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany: 2) niezwłocznie informować podmiot pobierający opłatę, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	Transpozycja W przypadku zawarcia umowy przez użytkownika EETS z

		<p>w art. 161 ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;</p> <p>Art. 161 ust. 1 pkt 4) współpracować z podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty, o którym mowa w art. 131 ust. 1, na zasadach określonych w odrębnym porozumieniu;</p>		<p>dostawcą EETS to na dostawcy EETS ciąży obowiązek rozliczenia się z opłaty. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik EETS nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna. Natomiast do nałożenia i pobierania kar pieniężnych za przejazd po drodze krajowej kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną bez uiszczenia tej opłaty są uprawnione podmioty, o których mowa w art. 131 ust. 1. Zatem to z wskazanymi w ustawie o drogach publicznych podmiotami dostawca EETS powinien współpracować aby umożliwić im zebranie danych umożliwiających nałożenie kary.</p>
Artykuł 5				
Prawa i obowiązki podmiotów pobierających opłatę				
Art. 5 ust. 1	1. W przypadku, w którym dany obszar EETS nie spełnia technicznych i proceduralnych warunków	Art. 160. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 131	Ministerstwo Infrastruktury i	transpozycja

	interoperacyjności EETS określonych w dyrektywie 2004/52/WE oraz niniejszej decyzji, odpowiedzialny podmiot pobierający opłatę we współpracy z zaangażowanymi stronami dokonuje oceny problemu i, jeśli leży to w zakresie jego obowiązków, podejmuje działania naprawcze mające na celu zapewnienie interoperacyjności systemu pobierania opłat EETS. W takim przypadku podmiot pobierający opłatę informuje państwo członkowskie w celu uaktualnienia rejestru, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. a).	ust. 2, jest obowiązany: 6) umożliwić stosowanie interfejsów, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE;	Budownictwa	
Art. 5 ust. 2	2. Każdy podmiot pobierający opłaty opracowuje i zachowuje informację o obszarze EETS, określając ogólne warunki dostępu do obszarów poboru opłat dla dostawców EETS, zgodnie z załącznikiem I	Art. 160. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany: 3) zamieszczać na swojej stronie internetowej: c) informację o obszarze EETS spełniającą wymogi określone w załączniku I do decyzji 2009/750/WE, 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o danych i informacjach, o których mowa w pkt 3 lit. a-c;	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 5 ust. 3	3. Podmioty pobierające opłaty udzielają dostępu w sposób wolny od dyskryminacji wszystkim dostawcom EETS wnioskującym o świadczenie usług na obszarze EETS, za który odpowiada dany podmiot pobierający opłaty. Dopuszczenie dostawcy EETS do obszaru poboru opłat podlega ogólnym warunkom określonym w informacji o obszarze EETS, czego celem jest zakończenie negocjacji w tej sprawie w terminie określonym w art. 4 ust. 1; ponadto dopuszczenie może podlegać również szczególnym warunkom umownym. Jeżeli podmiot pobierający opłatę i dostawca EETS nie mogą dojść do porozumienia, sprawa może zostać skierowana do rozpatrzenia przez organ pojednawczy odpowiedzialny za dany obszar poboru opłat.	Art. 1 pkt 2) w art. 13i b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat, o których mowa w ust. 1, są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS.”; Art. 160. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany: 1) zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS; 2) dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem zawarcia umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>pkt 1 albo w art. 16h pkt 1;</p> <p>Art. 16s. 1. Umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne.</p> <p>2. Umowa, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, powinna określać co najmniej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zasady i sposób dostarczenia wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4; 2) stałe opłaty nałożone na dostawców EETS odzwierciedlające koszty zapewnienia, obsługi i utrzymania systemu umożliwiającego świadczenie usługi EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę; 3) zasady wypłaty wynagrodzenia, o którym mowa w art. 16t, o ile jest przewidziane; 4) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem działania systemu elektronicznego poboru opłat; 5) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k, oraz korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty, a także zasady jego zwrotu; 6) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE; 7) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia; 8) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej; 9) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż 		
--	--	---	--	--

		<p>Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej.</p> <p>Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może wypłacać wynagrodzenie dostawcy EETS.</p> <p>2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:</p> <p>1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub</p> <p>2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.</p> <p>3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c, zawiera:</p> <p>1) informację, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawców EETS oraz</p> <p>2) zasady ustalania wynagrodzenia dla dostawców EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.</p>		
Art. 5 ust. 4	4. Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej/lokalnej.	Art. 13i ust. 1b. Uiszczania opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

Art. 5 ust. 5	<p>5. Podmioty pobierające opłaty dopuszczają na swoich obszarach EETS użytkowanie wszelkich sprawnych urządzeń pokładowych dostarczanych przez dostawców EETS, z którymi pozostają w stosunkach umownych i które zostały poddane certyfikacji zgodnie z załącznikiem IV, a nie figurują w wykazie unieważnionych urządzeń pokładowych, o którym mowa w art. 7 ust. 3.</p> <p>Podmioty pobierające opłaty prowadzą na swoich stronach internetowych łatwo dostępne publiczne wykazy wszystkich dostawców EETS, z którymi zawarły umowę.</p>	<p>Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:</p> <p>2) dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem zawarcia umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo w art. 16h pkt 1;</p> <p>Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:</p> <p>2) niezwłocznie informować podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;</p> <p>Art. 16k Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:</p> <p>3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:</p> <p>a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1,</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 5 ust. 6	<p>6. Podmiot pobierający opłaty może zażądać ze strony dostawcy EETS współpracy w zakresie przeprowadzania niezapowiedzianych szczegółowych kontroli systemu opłat, obejmujących pojazdy poruszające się obecnie lub te, które poruszały się niedawno, na obszarze (obszarach) EETS danego podmiotu pobierającego opłaty. Liczba pojazdów poddawanych takiej kontroli w ciągu roku, przypadająca na danego dostawcę EETS, jest proporcjonalna do średniego rocznego natężenia ruchu lub prognoz natężenia ruchu na obszarach EETS danego podmiotu pobierającego opłaty, opracowywanych przez dostawcę EETS.</p>	<p>Art. 16q. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo w art. 16h pkt 1.</p> <p>2. Dostawca EETS jest obowiązany do współdziałania przy sprawdzaniu sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>3. Sprawdzanie sposobu świadczenia usługi EETS nie może uniemożliwiać świadczenia usługi EETS.</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		Art. 16s ust. 2 pkt 6) Umowa powinna określać w szczególności: formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem z art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE.		
Art. 5 ust. 7	7. W przypadku zakłócenia funkcjonowania systemu EETS, zaistniałego z winy podmiotu pobierającego opłaty, podmiot pobierający opłaty zapewnia funkcjonowanie usługi na obniżonym poziomie, umożliwiając kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenia, o których mowa w ust. 5, bezpieczne poruszanie się z jak najmniejszym opóźnieniem i bez ryzyka, że zostaną uznani za unikających uiszczenia opłaty.	Art. 16o pkt 7) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z jego winy, zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 5 ust. 8	8. Podmioty pobierające opłaty współpracują w sposób niedyskryminacyjny z dostawcami EETS i/lub producentami i/lub jednostką notyfikowaną przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania składników interoperacyjności w ich obszarach poboru opłat.	Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji. 2. Składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE. 3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30). 4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>towarzyszących.</p> <p>5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.</p> <p>6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.</p>		
<p>Artykuł 6</p> <p>Dane dotyczące opłat</p>				
<p>Art. 6</p>	<p>Podmioty pobierające opłaty informują państwo członkowskie (państwa członkowskie), w którym (których) znajdują się ich obszary poboru opłat, o wszelkich zmianach w swoich danych dotyczących opłat, w tym o zmianach:</p> <p>a) definicji obszaru EETS, a w szczególności jego granic geograficznych i znajdującej się na nim infrastruktury, od korzystania z której pobierane są opłaty;</p> <p>b) charakteru opłat i zasad ich nakładania;</p> <p>c) rodzajów pojazdów objętych opłatą;</p> <p>d) parametrów klasyfikacji pojazdów (takich jak liczba osi, maksymalna dopuszczalna waga przyczepy, typ zawieszenia itd.) i ich odwzorowania w strukturze taryfowej podmiotu pobierającego opłatę;</p> <p>e) wymaganych zgłoszeń opłaty.</p>	<p>Art. 16o Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:</p> <p>3) zamieszczać na swojej stronie internetowej;</p> <p>d) informację o planowanej zmianie danych dotyczących obszaru EETS obejmujących w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wysokość stawek opłat, – kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie, – technologię poboru opłat, – sieć dróg, na których pobierana jest opłata; <p>5) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d;</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>
<p>Artykuł 7</p>				

Zarządzanie danymi				
Art. 7 ust. 1	1. Wysokość opłaty ustalana jest przez podmiot pobierający opłatę w oparciu m.in. o klasyfikację pojazdu. Klasyfikację pojazdu ustala się na podstawie parametrów klasyfikacji pojazdów, określonych w załączniku VI. Jeśli klasyfikacja pojazdów stosowana przez dostawcę EETS różni się od klasyfikacji stosowanej przez podmiot pobierający opłaty, nadrzędną rolę pełni klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, iż jest ona błędna.		Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	Nie wymaga Zgodnie z obowiązującymi już przepisami: Obowiązujący już art. 13ha ustawy o drogach publicznych dotyczy zasad ustalania opłaty
Art. 7 ust. 2	2. Poza żądaniem od dostawcy EETS uiszczenia opłat w odniesieniu do każdego uzasadnionego zgłoszenia opłaty, podmiot pobierający opłaty może zażądać od dostawcy EETS uiszczenia opłat w każdym przypadku udowodnionego braku zgłoszenia opłaty na koncie użytkownika zarządzanym przez danego dostawcę EETS.	Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych. 2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd. 3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	

Art. 7 ust. 3	3. Jeżeli dostawca EETS przesłał podmiotowi pobierającemu opłaty określony w art. 4 ust. 6 wykaz urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, dostawca EETS nie ponosi odpowiedzialności za dalsze opłaty naliczone przy pomocy takiego urządzenia pokładowego. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on uaktualniany.	Art. 16l ust. 7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty. 8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1. Art. 16s ust. 2 Pkt 1) Umowa, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, powinna określać co najmniej: zasady i sposób dostarczenia wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4;	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 7 ust. 4	4. W systemach opłat opartych na technologii mikrofalowej podmioty pobierające opłaty przekazują dostawcom EETS uzasadnione zgłoszenia opłaty dotyczące opłat poniesionych przez odpowiednich użytkowników EETS.	16r ust.1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2 , nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 lub art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Artykuł 8 Rachunkowość				
Art. 8	Jeżeli organizacja pełni funkcję zarówno podmiotu pobierającego opłaty, jak i dostawcy EETS, państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia prowadzenia i publikowania osobnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla obydwu rodzajów działalności oraz uniemożliwienia subsydiowania skrośnego między tymi rodzajami działalności. Systemy rachunkowości dla działalności podmiotu pobierającego opłaty oraz działalności dostawcy EETS prowadzone są oddzielnie od sprawozdań finansowych z innych rodzajów działalności, tak by	Art. 16u. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może jednocześnie świadczyć usługę EETS. W takim przypadku podmiot ten zawiera umowy, o których mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2. 2. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS nie może pokrywać kosztów wykonywania jednej z tych działalności przychodami pochodzącymi z drugiego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne) i jest obowiązany: 1) prowadzić ewidencję księgową odrębnie dla każdej z tych	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

	<p>możliwe było dokonanie jednoznacznej oceny kosztów i korzyści związanych ze świadczeniem usług EETS.</p>	<p>działalności;</p> <p>2) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące tych działalności, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.</p> <p>3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS, obowiązany do sporządzenia sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach, sprawozdania finansowe za okresy sprawozdawcze, odrębnie dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej.</p> <p>4. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego pomiędzy działalnościami, o których mowa w ust. 1.</p>		
<p>Artykuł 9</p> <p>Prawa i obowiązki użytkowników EETS</p>				
<p>Art. 9 ust. 1</p>	<p>1. Użytkownicy EETS mogą dokonać subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na przynależność państwową, państwo pobytu czy państwo rejestracji pojazdu. Podczas zawierania umowy użytkownicy EETS są należycie informowani o przetwarzaniu ich danych osobowych i o prawach wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.</p>			<p>Nie wymaga transpozycji</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak konieczności wprowadzania regulacji dotyczących przetwarzania danych osobowych, które już są ujęte w obowiązującej ustawie o ochronie danych osobowych - brak konieczności wprowadzania regulacji

				dotyczących niedyskryminacji użytkownika , ujętych już w ustawie o świadczeniu usług na terytorium RP. Art. 9 ww. ustawy – „Usługodawca zapewnia, aby ogólne warunki dostępu do usługi nie dyskryminowały usługobiorcy ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania.”
Art. 9 ust. 2	2. Użytkownicy EETS zapewniają poprawność danych użytkownika i pojazdu podawanych dostawcy EETS.	Art. 16l ust. 2 Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 9 ust. 3	3. Użytkownicy EETS podejmują wszelkie możliwe środki celem zapewnienia sprawności urządzenia pokładowego w czasie poruszania się pojazdu po obszarze objętym EETS.			Nie wymaga transpozycji zgodnie z obowiązującym art. 13k ustawy o drogach publicznych w przypadku gdy urządzenie będzie niesprawne i nie będzie możliwe uiszczenie opłaty za jego pomocą, nakładana będzie kara pieniężna. Zgodnie z projektem

				<p>Art. 1 pkt 3) w art. 13l ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;</p>
--	--	--	--	--

Art. 9 ust. 4	4. Użytkownicy EETS korzystają z urządzeń pokładowych zgodnie z instrukcjami dostawcy EETS, w szczególności w odniesieniu do zgłaszania zmiennych parametrów pojazdu.	<p>Art. 1 pkt 2</p> <p>d) ust. 4a i 4b otrzymują brzmienie:</p> <p>„4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu – w przypadku o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.</p> <p>4b. Właściciel pojazdu samochodowego oraz jego posiadacz są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.”;</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 9 ust. 5	5. Uiszczenie opłaty przez użytkownika EETS na rzecz dostawcy EETS stanowi wywiązanie się użytkownika EETS ze zobowiązań płatniczych wobec odpowiedniego podmiotu pobierającego opłaty.	<p>Art. 16n. 1. W ramach korzystania z usługi EETS użytkownik EETS jest obowiązany uiszczać dostawcy EETS kwotę odpowiadającą opłacie, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłacie za przejazd autostradą, naliczonej za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.</p> <p>2. Niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie ma wpływu na konieczność wypełnienia nałożonego na dostawcę EETS obowiązku, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 1, wobec podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.</p> <p>3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2.		
Art. 10	Artykuł 10 Organ pojednawczy -Powołanie i funkcje			
Art. 10 ust. 1	1. Każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub powołuje organ pojednawczy, którego zadaniem jest ułatwianie mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty, których obszar poboru opłat znajduje się na terytorium danego państwa członkowskiego, a dostawcami EETS, którzy podpisali umowy lub prowadzą negocjacje z tymi podmiotami pobierającymi opłatę. Organ pojednawczy jest upoważniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy.	Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, a dostawcą EETS dotyczący: 1) negocjacji związanych z usługą EETS, 2) umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1, albo art. 16h pkt 1 – może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów. 2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. 3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu. Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może wypłacać wynagrodzenie dostawcy EETS.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:</p> <p>1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub</p> <p>2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.</p>		
Art.10ust. 2	<p>2. Dane państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zagwarantowania niezależności prawnej i organizacyjnej swojego organu pojednawczego od interesów podmiotów pobierających opłaty oraz dostawców EETS.</p>	<p>Art. 16za. 1. Komisja składa się z trzech członków:</p> <p>1) osoby wskazanej przez dostawcę EETS;</p> <p>2) osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;</p> <p>3) przewodniczącego.</p> <p>2. Członkiem Komisji może zostać osoba fizyczna, która:</p> <p>1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;</p> <p>2) nie została prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;</p> <p>3) jest niezależna od stron sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.</p> <p>3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawca EETS, składając wniosek, o którym mowa w art. 16z ust. 1, wskazuje po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Po otrzymaniu wniosku, minister właściwy do spraw transportu wzywa drugą stronę sporu do wskazania, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, kandydata na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji, a także do złożenia dokumentów dotyczących istoty sporu.</p> <p>4. Kandydaci na członków Komisji, zastępczych członków Komisji i przewodniczącego Komisji składają ministrowi właściwemu do spraw transportu pisemne oświadczenie, że spełniają wymogi, o których mowa w ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

5. Kandydaci na członków Komisji wybierają przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego i informują o dokonanym wyborze ministra właściwego do spraw transportu.

6. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powołuje Komisję w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym tego ministra. Komisja rozpoczyna swoją działalność z chwilą ogłoszenia zarządzenia. Minister właściwy do spraw transportu zawiadamia strony postępowania o powołaniu Komisji.

7. Członkostwo w Komisji ustaje z dniem:

- 1) śmierci członka Komisji;
- 2) złożenia rezygnacji przez członka Komisji ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 3) zaprzestania spełniania przez członka Komisji wymagań określonych w ust. 2;
- 4) następującym po dniu wydania uchwały kończącej postępowanie.

8. Członek Komisji, który złożył rezygnację, jest obowiązany uczestniczyć w pracach Komisji do czasu powołania następcy.

9. W przypadku, gdy przed wydaniem uchwały kończącej postępowanie ustało członkostwo w Komisji przewodniczącego Komisji, wyboru nowego przewodniczącego Komisji dokonuje się spośród pozostałych kandydatów na przewodniczącego Komisji, wskazanych zgodnie z ust. 3. Przepisy ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio.

10. W przypadku ustania członkostwa w Komisji pozostałych członków Komisji, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powołuje na członka Komisji zastępczego członka Komisji, wskazanego przez stronę zgodnie z ust. 3. Przepis ust. 6 stosuje się odpowiednio.

Art. 16zb. 1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.

2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję.

3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub

		<p>dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.</p> <p>4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.</p> <p>Art. 16zf. 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania.</p> <p>2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w Dzienniku Urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Art. 16zg. 1. Obsługę organizacyjno – biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, na podstawie art. 10 decyzji 2009/750/WE.”.</p>		
Art. 11	Artykuł 11 Procedura mediacji			
Art. 11ust.1	1. W przypadku sporu dotyczącego stosunków umownych lub negocjacji podmiot pobierający opłaty lub dostawca EETS powinien zażądać interwencji odpowiedniego organu pojednawczego.	<p>Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, a dostawcą EETS dotyczący:</p> <p>1) negocjacji związanych z usługą EETS,</p> <p>2) umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1, albo art. 16h pkt 1</p> <p>– może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów.</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 11 ust.	2. Organ pojednawczy w okresie miesiąca od daty otrzymania wniosku o interwencję stwierdza, czy	Art. 16zb ust. 3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,	Ministerstwo Infrastruktury i	transpozycja

2	posiada wszystkie dokumenty niezbędne do przeprowadzenia mediacji.	lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.	Budownictwa	
Art. 11 ust. 3	3. Organ pojednawczy wydaje opinię w sprawie spornej najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od daty otrzymania wniosku o interwencję.	<p>Art. 16zc. 1. Komisja kończy postępowanie wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.</p> <p>2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 9 i 10.</p> <p>3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.</p> <p>4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać: datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.</p> <p>6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.</p> <p>7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 183³ i art. 183⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.²⁾).</p> <p>Art. 16zd. 1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 293, 379, 435, 567, 616, 945, 1091, 1161, 1296, 1585, 1626, 1741 oraz z 2015 r. poz. 2 i 4.

	<p>2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1) koszty ekspertyz i opinii;2) koszty tłumaczeń;3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;5) wynagrodzenie członków Komisji. <p>3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1 - 4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.</p> <p>4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.</p> <p>5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.</p> <p>6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.</p> <p>7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne pokrywa w całości koszty postępowania.</p> <p>8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.</p> <p>9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.</p> <p>10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylenia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub</p>		
--	--	--	--

		<p>opóźnionego powołania dowodów.</p> <p>Art. 16ze.</p> <p>Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.</p>		
Art. 11 ust. 4	4. Celem ułatwienia pracy organu pojednawczego państwa członkowskie upoważniają organ do występowania do podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS oraz osób trzecich zaangażowanych w świadczenie usług EETS w danym państwie członkowskim o udzielanie stosownych informacji.	Art. 16zb ust. 4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 11 ust. 5	5. Krajowe organy pojednawcze wymieniają się między sobą informacjami dotyczącymi swojej pracy, głównych zasad postępowania i stosowanych praktyk.	Art. 16zg. ust. 2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, na podstawie art. 10 decyzji 2009/750/WE.”.		<p>Nie wymaga transpozycji</p> <p>Zasady postępowania Komisji zostały ujęte w przepisach ustawy a uchwały Komisji będą jawne zgodnie z art. 16zf. ust. 2</p>
	Artykuł 12 Jednolita usługa ciągła			

	<p>Państwa członkowskie zapewniają jednolitość i ciągłość usługi EETS świadczonej na rzecz użytkowników EETS. Oznacza to, że:</p> <p>a) po wprowadzeniu lub podaniu parametrów klasyfikacji pojazdu, z uwzględnieniem parametrów zmiennych, nie jest wymagana żadna dalsza interwencja człowieka wewnątrz pojazdu w trakcie podróży, chyba że nastąpi zmiana charakterystyki pojazdu;</p> <p>b) interakcja człowieka z danym urządzeniem pokładowym pozostaje niezmienna na wszystkich obszarach objętych EETS.</p>			<p>Nie wymaga transpozycji</p> <p>(art. 13i ustawy o drogach publicznych zapewniający stosowanie na terenie RP odpowiedniej technologii już obowiązujące a z pozostałych transponowanych przepisów wynika konieczność interoperacyjności urządzenia pokładowego)</p>
	<p>Artykuł 13</p> <p>Wymagania, które powinien spełniać EETS</p>			
Art. 13 ust. 1	1. EETS spełnia istotne wymogi określone w załączniku III.	Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 13 ust. 2	2. Poza pobieraniem opłaty urządzenie pokładowe EETS powinno umożliwiać wdrażanie w przyszłości innych usług opartych na pozycjonowaniu. Korzystanie z urządzeń pokładowych EETS na potrzeby innych usług nie może na żadnym obszarze poboru opłat kolidować z operacjami służącymi pobieraniu opłaty.	Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

	Artykuł 14 składniki interoperacyjności			
Art. 14 ust. 1	1. Składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają wymogi określone w załączniku II. Państwa członkowskie uznają za zgodne z odpowiednimi istotnymi wymogami składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE.	Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 14 ust. 2	2. Ocena zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności jest przeprowadzana zgodnie z załącznikiem IV. Składniki interoperacyjności EETS mogą posiadać oznakowanie CE, jeżeli są one objęte zakresem deklaracji WE dotyczących zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania.	Art. 16x. ust.3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30). 4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

Art. 14 ust. 3	<p>3. Deklaracje zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania są sporządzane przez producenta składników interoperacyjności, dostawcę EETS lub upoważnionego przedstawiciela zgodnie z załącznikiem IV.</p> <p>Treść deklaracji powinna być zgodna z częścią 3 załącznika IV.</p>	<p>Art. 16x. ust.3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).</p> <p>5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.</p> <p>6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłatę, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 14 ust. 4	<p>4. Na podstawie niniejszej decyzji państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania na rynek składników interoperacyjności przeznaczonych do stosowania w systemie EETS, jeżeli posiadają one oznakowanie CE lub deklarację zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania. W szczególności państwa członkowskie nie mogą żądać ponownego przeprowadzenia procesów kontrolnych, które zostały już wykonane w ramach procedury sprawdzania zgodności ze specyfikacjami i/lub przydatności do stosowania.</p>			<p>Nie wymaga transpozycji</p> <p>(Skoro decyzja zostaje odpowiednio wdrożona tzn. że państwo nie zabrania wprowadzania na rynek składników interoperacyjności przeznaczonych do stosowania w systemie EETS)</p>

Art. 14 ust. 5	5. W przypadku opublikowania stosownych specyfikacji technicznych po przyjęciu niniejszej decyzji, Komisja rozważy ich stosowanie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2004/52/WE			Nie wymaga transpozycji (dotyczy czynności podejmowanych przez Komisję)
	Artykuł 15			
Art. 15 ust. 1	1. Jeśli państwo członkowskie ma podstawy przypuszczać, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, wówczas podejmuje ono niezbędne kroki w celu ograniczenia zakresu ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku. Państwo członkowskie informuje niezwłocznie Komisję o podjętych środkach z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z: a) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych; b) nieadekwatności specyfikacji technicznych.	Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności przeprowadza organ wyspecjalizowany, o którym mowa w art. 38 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. 2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. 3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przekazuje informacje o wydanych przez organy wyspecjalizowane decyzjach, o których mowa w art. 41c ust. 3 pkt 1-3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, oraz przyczynach ich podjęcia: 1) Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności; 2) innym niż Rzeczpospolita Polska państwom członkowskim Unii Europejskiej. Art. 16w. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 i 1662). 2. Wymagania, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za zasadnicze wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. 3. Niematerialne składniki interoperacyjności, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p> <p>4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za producenta lub upoważnionego przedstawiciela, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje czynności, o których mowa w art. 20-22 i art. 24 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p>		
Art. 15 ust. 2	<p>2. Komisja w najkrótszym możliwym terminie konsultuje się z zainteresowanymi stronami.</p> <p>a) Jeśli po konsultacji Komisja uzna, że podjęty środek jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz pozostałe państwa członkowskie.</p> <p>b) Jeśli po konsultacji Komisja uzna, że podjęty środek nie jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela posiadającego siedzibę we Wspólnocie, jak również pozostałe państwa członkowskie.</p>			<p>Nie wymaga transpozycji</p> <p>(dotyczy działań podejmowanych przez Komisję a nie organy RP)</p>
Art. 15 ust. 3	<p>3. Jeśli składnik interoperacyjności posiadający oznakowanie CE nie spełnia wymogów interoperacyjności, właściwe państwo członkowskie wymaga, aby producent lub jego upoważniony przedstawiciel z siedzibą we Wspólnocie doprowadził składnik interoperacyjności do stanu spełniającego wymagania specyfikacji lub do stanu, w którym będzie on przydatny do stosowania na warunkach określonych przez dane państwo członkowskie, oraz informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.</p>	<p>Art. 16w.1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 i 1662).</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p> <p>Art. 40k ustawy o systemie oceny zgodności</p> <p>2. W przypadku stwierdzenia niezgodności z wymaganiami, niepowodujących poważnego zagrożenia, organ wyspecjalizowany może zwrócić się do właściwego producenta,</p>

				jego upoważnionego przedstawiciela, importera lub dystrybutora o usunięcie niezgodności lub wycofanie wyrobu z obrotu lub z użytku oraz przedstawienie dowodów podjętych działań w terminie określonym przez organ wyspecjalizowany.
	Artykuł 16			
	Wszelkie decyzje dotyczące oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania w odniesieniu do składników interoperacyjności oraz wszelkie decyzje podejmowane na mocy art. 15 zawierają szczegółowe informacje na temat przyczyn ich podjęcia. Informacje o podjęciu takich decyzji przekazywane są niezwłocznie zainteresowanej stronie wraz ze wskazaniem środków prawnych dostępnych w danym państwie członkowskim oraz terminów na skorzystanie z tych środków.	Art. 16w.1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 i 1662).	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja Art. 43b. ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności „W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale do postępowania w sprawie wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów niezgodnych z zasadniczymi, szczegółowymi lub innymi wymaganiami oraz do postępowania, o którym mowa w art. 43a ust. 3-5, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania

				administracyjnego.” Art. 107 kpa wskazuje jakie elementy powinna zawierać decyzja
	Artykuł 17 Jednostki notyfikowane			
Art. 17 ust. 1	1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe państwa członkowskie o jednostkach upoważnionych do przeprowadzania bądź nadzorowania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania, o której mowa w załączniku IV, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdej jednostki oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności i aktualizuje ten wykaz.	Art. 16w.1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645 i 1662).	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 17 ust. 2	2. Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w załączniku V przy ocenie jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny przewidziane w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające wspomniane kryteria.	Art. 16x ust. 5. 5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 17 ust. 3	3. Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która przestała spełniać kryteria określone w załączniku V. Powiadamia ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe państwa członkowskie.	Art. 16w ust.5. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje czynności, o których mowa w art. 20-22 i art. 24 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

Art. 17 ust. 4	4. Jeśli państwo członkowskie lub Komisja uzna, że jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia stosownych kryteriów, sprawa jest kierowana do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, który wydaje opinię w terminie trzech miesięcy. Na podstawie opinii Komitetu Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o wszelkich zmianach, których przeprowadzenie w jednostce notyfikowanej jest konieczne, aby mogła ona zachować przyznany jej status.			<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>(dotyczy działań Komisji)</p>
	<p>Artykuł 18</p> <p>Grupa ds. koordynacji</p>			
	<p>Powołuje się grupę do spraw koordynacji działań jednostek notyfikowanych zgodnie z art. 17 ust. 1 niniejszej decyzji (zwaną dalej "grupą ds. koordynacji"), jako grupę roboczą Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, zgodnie z regulaminem Komitetu.</p> <p>Grupa ds. koordynacji sporządza i utrzymuje szczegółowy wykaz norm, specyfikacji technicznych i dokumentów normatywnych, według których może być oceniana zgodność ze specyfikacjami lub przydatność do stosowania składników interoperacyjności EETS. Grupa ds. koordynacji służy jako forum do omawiania wszelkich problemów, jakie mogą się pojawić w związku z procedurą oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania, na którym to forum proponowane są również rozwiązania tych problemów.</p>			<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>(dotyczy działań Komitetu ds. Opłat)</p>
	<p>Artykuł 19</p> <p>Rejestry</p>			

<p>Art. 19 ust. 1</p>	<p>1. Do celów wdrożenia niniejszej decyzji każde z państw członkowskich prowadzi krajowy elektroniczny rejestr:</p> <p>a) obszarów EETS na swoim terytorium, obejmujący informacje dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odpowiednich podmiotów pobierających opłaty, – stosowanych technologii pobierania opłat, – danych dotyczących opłat, – informacji o obszarze EETS, – dostawców EETS posiadających umowy EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na obszarze kompetencji danego państwa członkowskiego. <p>Państwo członkowskie wprowadza zmiany do rejestru podmiotów pobierających opłaty bezzwłocznie po ich przyjęciu, podając w stosownych przypadkach daty ich wejścia w życie, z uwzględnieniem przepisów pkt 3 i 4 załącznika VI;</p> <p>b) dostawców EETS, którym dane państwo zezwoliło na rejestrację, zgodnie z art. 3.</p> <p>Jeżeli nie ustalono inaczej, państwa członkowskie co najmniej raz w roku sprawdzają, czy przepisy art. 3 lit. a), d), e) i f) oraz art. 4 ust. 2 są nadal spełniane, i odpowiednio aktualizują rejestr. Rejestr zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 3 lit. e). Państwo członkowskie nie ponosi odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez to państwo</p>	<p>Art. 16v. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nazwy i adresu siedziby podmiotów pobierających opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2; 2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3; 3) systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą obejmujące: <ol style="list-style-type: none"> a) technologie poboru opłat, b) kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie, c) wysokość stawek opłat, d) sieci dróg, na których pobierane są opłaty; 4) dostawców EETS, którzy zawarli umowy z podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2. <p>2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.</p> <p>Art. 16f. 1. Organem prowadzącym rejestr EETS jest minister właściwy do spraw transportu.</p> <p>2. Rejestr EETS jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>3. Wpisu do rejestru EETS dokonuje się na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) firmę i adres jego siedziby; 2) oznaczenie formy prawnej; 3) wskazanie imion i nazwisk osób pełniących funkcję członków zarządu i rady nadzorczej. <p>4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2.</p> <p>5. Sytuację finansową, o której mowa w art. 16e ust. 2 pkt 3,</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>
-----------------------	--	---	--	----------------------------

rejestrze.		<p>potwierdza się na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaświadczenia banku, w którym jest prowadzony podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określającego wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą; 2) zaświadczenia właściwego urzędu w każdym państwie, w którym jest prowadzona działalność, stwierdzającego, że przedsiębiorca nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne lub dokumentu potwierdzającego uzyskanie przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu; 3) zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany do jego sporządzenia na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, a także opinii biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych - w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w roku obrotowym poprzedzającym rok złożenia wniosku; 4) oświadczenia zapewnającego, że w stosunku do przedsiębiorcy nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji. <p>6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się oświadczenie o następującej treści:</p> <p>„Oświadczam, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą; 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenie usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”. <p>Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.</p> <p>7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6, zawiera również następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) firmę i adres siedziby przedsiębiorcy; 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia; 		
------------	--	---	--	--

		<p>3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.</p> <p>8. W rejestrze EETS umieszcza się dane, o których mowa w ust. 3, wnioski z oceny, o których mowa w art. 16e ust. 4, a także informację o zawieszeniu świadczenia usługi EETS.</p> <p>9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, i załączane dokumenty, o których mowa w ust. 4-6, sporządza się w języku polskim albo wnioskodawca zleca ich tłumaczenie na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>10. W przypadku gdy wniosek o wpis do rejestru EETS nie zawiera danych, o których mowa w ust. 3, lub nie dołączono do niego dokumentów, o których mowa w ust. 4-6, minister właściwy do spraw transportu wzywa niezwłocznie wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku, w terminie nie krótszym niż 14 dni.</p> <p>11. Wpis do rejestru EETS albo odmowa dokonania tego wpisu następuje w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania wniosku lub jego uzupełnienia.</p> <p>12. Wpis albo odmowa wpisu do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wpisu do rejestru odmawia się w przypadku nieprzedłożenia dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2, lub oświadczenia, o którym mowa w ust. 6.</p> <p>13. Minister właściwy do spraw transportu wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wpisu, odmowy wpisu, wykreślenia z rejestru EETS oraz decyzje w tych sprawach, przedsiębiorcy albo dostawcy EETS oraz zawiadamia o wszczęciu postępowań oraz wydaniu decyzji podmioty pobierające opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2, w drodze obwieszczeń, na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.</p> <p>14. Uprawnienia dostawcy EETS wynikające z decyzji o wpisie do rejestru EETS nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.</p> <p>Art. 16i ust.1 Dostawca EETS jest obowiązany:</p> <p>6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych</p>		
--	--	---	--	--

		<p>w rejestrze EETS;</p> <p>7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16e ust. 4-6 oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;</p> <p>8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;</p> <p>9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.</p> <p>2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań zamieszczając w nich klauzulę, o której mowa w art. 16f ust. 6, oraz dane, o których mowa w art. 16f ust. 7.</p>		
Art. 19 ust. 2	2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia aktualizacji i poprawności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym.	<p>Art. 16i ust.1 Dostawca EETS jest obowiązany:</p> <p>6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS;</p> <p>7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16e ust. 4-6 oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;</p> <p>8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do</p>	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja

		<p>rejstru EETS;</p> <p>9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.</p>		
Art. 19 ust. 3	3. Rejestry powinny być dostępne drogą elektroniczną dla ogółu społeczeństwa.	Art. 16v ust. 2 Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
Art. 19 ust. 4	4. Rejestry zostają udostępnione w terminie 9 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej decyzji.			<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>- termin już upłynął,</p> <p>- w praktyce rejestr, o którym mowa w art. 16v, już funkcjonuje</p>
Art. 19 ust. 5	5. Z końcem każdego roku kalendarzowego organy państw członkowskich odpowiedzialne za rejestry przekazują drogą elektroniczną aktualne rejestry obszarów EETS i dostawców EETS swoim odpowiednikom w pozostałych państwach członkowskich oraz Komisji. O wszelkich niespójnościach dotyczących sytuacji w jednym z państw członkowskich informowane jest państwo członkowskie rejestracji oraz Komisja.	Art. 16v ust. 3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	transpozycja
	Artykuł 20 Pilotażowe systemy poboru opłat			

	<p>W celu umożliwienia rozwoju technicznego EETS państwo członkowskie może na ograniczonej części swojego obszaru poboru opłat czasowo zezwolić na wprowadzenie, równoległe do systemu zgodnego z EETS, pilotażowych systemów poboru opłat obejmujących nowe technologie lub nowe rozwiązania, które nie są zgodne z jednym lub większą liczbą przepisów dyrektywy 2004/52/WE lub niniejszej decyzji. Takie zezwolenie podlega wcześniejszemu zatwierdzeniu przez Komisję. Pierwszy okres ważności takiego zezwolenia nie powinien być dłuższy niż 3 lata. Dostawcy EETS nie są zobowiązani do uczestnictwa w pilotażowych systemach poboru opłat.</p>			nie wymaga transpozycji
	<p>Artykuł 21</p> <p>Sprawozdanie</p> <p>Najpóźniej 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej decyzji Komisja sporządzi sprawozdanie o postępach we wdrożeniu systemu EETS.</p>			<p>nie wymaga transpozycji</p> <p>(dotyczy działalności Komisji)</p>
	<p>Artykuł 22</p> <p>Adresaci</p> <p>Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.</p> <p>Sporządzono w Brukseli dnia 6 października 2009 r.</p>			nie wymaga transpozycji
Załącznik I	<p>Załącznik I</p> <p>ZAWARTOŚĆ INFORMACJI O OBSZARZE EETS</p> <p>Informacja o obszarze EETS zawiera:</p> <p>1. Część dotyczącą wymogów stawianych dostawcom EETS, obejmującą co najmniej informacje o stałych opłatach nałożonych na dostawców EETS odzwierciedlających koszty zapewnienia, obsługi i</p>	<p>Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:</p> <p>3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:</p> <p>c) informację o obszarze EETS spełniającą wymogi określone w załączniku I do decyzji 2009/750/WE,</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	transpozycja

<p>utrzymania systemu zgodnego z EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę.</p> <p>Część ta może również zawierać przepisy dotyczące gwarancji bankowej lub równoważnego instrumentu finansowego o wysokości nieprzekraczającej średniej miesięcznej kwoty transakcji związanych z opłatami, uiszczonej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat. Kwota ta jest ustalana na podstawie łącznej kwoty transakcji związanych z opłatami, uiszczonej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat w poprzednim roku. Dla nowych przedsięwzięć kwota ta jest ustalana na podstawie przewidywanej średniej miesięcznej kwoty transakcji płatnej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat, określonej na podstawie liczby umów i średniej opłaty za jedną umowę, oszacowanych w biznes planie dostawcy EETS.</p> <p>2. Część dotyczącą warunków proceduralnych, które są niedyskryminacyjne i obejmują co najmniej:</p> <p>a) politykę transakcji związanych z opłatami (parametry autoryzacji, dane dotyczące opłat, czarne listy itp.);</p> <p>b) procedury i umowy o poziomie jakości usług (w tym między innymi format przekazywania danych dotyczących zgłoszeń opłaty, terminy i częstotliwość przekazywania danych dotyczących zgłoszeń opłaty, akceptowalna wartość procentowa brakujących/błędnych opłat, dokładność danych dotyczących zgłoszeń opłaty, dostępność operacyjna itp.);</p> <p>c) politykę fakturowania;</p> <p>d) politykę płatności;</p> <p>e) warunki handlowe, które ustala się w wyniku</p>	<p>Art.16j. 1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.</p> <p>2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.</p> <p>3. W przypadku nieterminowego uiszczania opłat przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty należą się odsetki ustawowe.</p> <p>4. W przypadku gdy opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłata za przejazd autostradą, stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego albo jednostek samorządu terytorialnego, obowiązek ich uiszczenia podmiotowi pobierającemu opłaty, przez dostawcę EETS podlega egzekucji administracyjnej. Przepis stosuje się w przypadku niemożności ściągnięcia należności podmiotu pobierającego opłaty z zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1.</p> <p>Art. 16k. 1. Dostawca EETS jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3.</p> <p>2. Zabezpieczenie ustanawia się tak, aby umożliwiała podmiotowi pobierającemu opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.</p> <p>3. Zabezpieczenie może być ustanawiane według wyboru podmiotu pobierającego opłaty w jednej lub w kilku następujących formach:</p> <p>1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez podmiot pobierający opłaty;</p>		
---	---	--	--

	<p>dwustronnych negocjacji między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS, obejmujące wymogi w zakresie poziomu jakości usług.</p>	<p>2) gwarancji bankowej;</p> <p>3) gwarancji ubezpieczeniowej;</p> <p>4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:</p> <p>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 2012 r. poz. 657, z późn. zm.)) albo</p> <p>b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie;</p> <p>5) innego równoważnego instrumentu finansowego.</p> <p>4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w kwocie obliczonej w sposób określony w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c.</p>		
Załącznik II	<p>Załącznik II</p> <p>ZADANIA PODMIOTÓW ZAANGAŻOWANYCH W EETS ORAZ INTERFEJSY</p> <p>1. Użytkownicy EETS nie kontaktują się bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach systemu EETS. Interakcje między użytkownikami EETS i dostawcami EETS (lub ich urządzeniami pokładowymi) mogą funkcjonować w sposób specyficzny dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.</p> <p>2. Elektroniczne interfejsy między dostawcami EETS i podmiotami pobierającymi opłaty dzielą się na dwie kategorie: elektroniczne interfejsy na poboczu drogi między urządzeniami pokładowymi dostawcy EETS a stałymi lub ruchomymi urządzeniami podmiotu pobierającego opłaty oraz elektroniczne interfejsy między odpowiednimi systemami zaplecza.</p> <p>3. Standardowe interfejsy na poboczu między</p>	<p>Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

<p>urządzeniami pokładowymi a stałymi lub ruchomymi urządzeniami podmiotu pobierającego opłaty umożliwiają co najmniej:</p> <p>a) transakcje opłat DSRC (wydzielona łączność krótkiego zasięgu);</p> <p>b) transakcje kontroli zgodności w czasie rzeczywistym;</p> <p>c) poszerzenie lokalizacji (w stosownych przypadkach).</p> <p>Dostawcy EETS muszą wdrożyć wszystkie te trzy interfejsy w swoich urządzeniach pokładowych. Podmioty pobierające opłaty mogą wdrożyć niektóre lub wszystkie interfejsy w swoich stałych lub ruchomych urządzeniach na poboczu drogi, stosownie do swoich wymogów.</p> <p>4. Wszyscy dostawcy EETS jako minimum muszą wdrożyć wymienione poniżej standardowe interfejsy systemów zaplecza. Podmioty pobierające opłaty muszą wdrożyć wszystkie interfejsy, ale mogą zdecydować się na proces pobierania opłat oparty albo na globalnym satelitarnym systemie nawigacyjnym (ang. Global Navigation Satellite Systems - GNSS), albo na wydzielonej łączności krótkiego zasięgu (ang. Dedicated Short Range Communications - DSRC).</p> <p>a) Wymiana danych dotyczących zgłoszeń opłaty pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – składanie i zatwierdzanie roszczeń z tytułu uiszczonych opłat na podstawie transakcji opłat DSRC, – składanie i zatwierdzanie zgłoszeń opłaty w systemie GNSS; <p>b) Fakturowanie/rozliczenie;</p> <p>c) Wymiana informacji w sytuacjach wyjątkowych:</p>			
---	--	--	--

	<p>– w procesie pobierania opłat w oparciu o DSRC,</p> <p>– w procesie pobierania opłat w oparciu o GNSS;</p> <p>d) Wymiana czarnych list EETS;</p> <p>e) Wymiana obiektów będących przedmiotem zaufania;</p> <p>f) Wysyłanie danych dotyczących opłat przez podmioty pobierające opłaty do dostawców EETS.</p>			
Załącznik III	<p>Załącznik III</p> <p>ISTOTNE WYMOGI</p> <p>1. Wymogi ogólne</p> <p>1.1. <i>Bezpieczeństwo/Zdrowie</i></p> <p>Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby w razie ich możliwego do przewidzenia użycia w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami funkcjonowały w bezpieczny sposób i nie zagrażały zdrowiu ani bezpieczeństwu użytkowników.</p> <p>1.2. <i>Niezawodność i dostępność</i></p> <p>Monitorowanie i konserwacja składników nieruchomych i ruchomych biorących udział w funkcjonowaniu systemu EETS muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określane ilościowo w taki sposób, aby zapewnić ciągłość funkcjonowania tych składników w zamierzonych warunkach.</p> <p>System EETS musi być zaprojektowany w taki sposób, aby mógł dalej funkcjonować w przypadku wadliwego działania lub awarii poszczególnych składników, ewentualnie w trybie awaryjnym, przy minimalnych opóźnieniach dla użytkowników EETS.</p> <p>1.3. <i>Ochrona środowiska naturalnego</i></p> <p>Urządzenia pokładowe i infrastruktura naziemna muszą być zaprojektowane i wyprodukowane w taki</p>	<p>Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.</p> <p>Art. 16w ust2. Wymagania, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za zasadnicze wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p> <p>3. Niematerialne składniki interoperacyjności, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p> <p>4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za producenta lub upoważnionego przedstawiciela, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

<p>sposób, aby były elektromagnetycznie kompatybilne z instalacjami, urządzeniami i publicznymi lub prywatnymi sieciami, których działanie mogłyby zakłócać.</p> <p><i>1.4. Zgodność techniczna</i></p> <p>Charakterystyki techniczne urządzeń dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty muszą być kompatybilne, jeśli urządzenia te współpracują w ramach EETS.</p> <p><i>1.5. Ochrona/Bezpieczeństwo danych</i></p> <p>1. System EETS zapewnia środki do ochrony podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS i użytkowników EETS przed oszustwem/nadużyciem.</p> <p>2. System zapewnia zabezpieczenia umożliwiające ochronę przechowywanych, przetwarzanych i przekazywanych między poszczególnymi podmiotami danych w środowisku EETS. Zabezpieczenia chronią interesy podmiotów zaangażowanych w EETS przed szkodą lub uszczerbkiem, jakie mogłyby zostać spowodowane brakiem dostępności, poufności, integralności, uwierzytelnienia, wiarygodności i ochrony dostępu do poufnych danych użytkownika, w sposób właściwy dla europejskiego wielodostępnego środowiska.</p> <p>2. Wymogi szczegółowe</p> <p><i>2.1. Wymogi w zakresie infrastruktury</i></p> <p><i>2.1.1. Wymogi ogólne</i></p> <p><i>2.1.1.1. W celu zapewnienia użytkownikom w całej Wspólnocie interoperacyjności systemów opłat elektronicznych, które zostały dotychczas wprowadzone w państwach członkowskich i które mają być wprowadzone w przyszłości w ramach europejskiej usługi opłaty elektronicznej, podsystem infrastruktury EETS spełnia wymogi art. 2 ust. 1 i art.</i></p>			
--	--	--	--

	<p>4 ust. 3 dyrektywy 2004/52/WE.</p> <p>2.1.1.2. Infrastruktura EETS zapewnia współmierność poziomu dokładności danych zawartych w zgłoszeniach opłaty do wymogów systemu opłat, w celu zapewnienia równego traktowania użytkowników EETS w odniesieniu do opłat i należności (sprawiedliwość).</p> <p>2.1.1.3. Zgodnie z wymogami dla interfejsów EETS, opisanymi w załączniku II, wdraża się wspólne protokoły komunikacyjne między urządzeniami podmiotów pobierających opłaty a urządzeniami dostawców EETS. Dostawcy EETS za pośrednictwem interoperacyjnych kanałów komunikacyjnych dostarczają podmiotom pobierającym opłaty zabezpieczone informacje dotyczące operacji pobierania i kontroli/egzekwowania opłat zgodnie z obowiązującymi specyfikacjami technicznymi.</p> <p>2.1.1.4. System EETS zapewnia podmiotom pobierającym opłaty środki pozwalające w sposób łatwy i jednoznaczny sprawdzić, czy pojazd poruszający się po obszarze poboru opłat i z założenia korzystający z EETS jest rzeczywiście wyposażony w zatwierdzone i prawidłowo funkcjonujące urządzenia pokładowe EETS dostarczające prawdziwych informacji.</p> <p>2.1.1.5. Urządzenie pokładowe zapewnia podmiotom pobierającym opłaty możliwość zidentyfikowania odpowiedzialnego dostawcy EETS. Urządzenia pokładowe regularnie monitorują tę funkcję, samoczynnie unieważniają się w razie wykrycia nieprawidłowości i w miarę możliwości informują dostawcę EETS o błędzie.</p> <p>2.1.1.6. W stosownych przypadkach urządzenia EETS są projektowane w taki sposób, aby ich składniki interoperacyjności wykorzystywały otwarte normy.</p> <p>2.1.1.7. Urządzenia pokładowe EETS zapewniają</p>			
--	--	--	--	--

<p>interfejs komunikacyjny człowiek-maszyna, wskazujący użytkownikowi, czy urządzenia pokładowe funkcjonują właściwie, a także interfejs zgłaszania zmiennych parametrów opłaty oraz wskazywania ustawień tych parametrów.</p> <p>2.1.1.8. Urządzenia pokładowe są podłączone w bezpieczny sposób. Stałe elementy wyposażenia tych urządzeń są zgodne z zaleceniami dotyczącymi przedniej części pola widzenia kierowców⁽¹⁾ oraz wyposażenia wnętrza⁽²⁾.</p> <p>2.1.1.9. W stosownych przypadkach podmioty pobierające opłaty informują kierowców, za pomocą oznakowania przy drodze lub innych środków, o obowiązku uiszczenia opłaty za poruszanie się pojazdem na obszarze poboru opłaty, zwłaszcza przy wjeździe na taki obszar i przy wyjeździe z niego.</p> <p>2.1.2. Systemy opłat oparte na technologii mikrofalowej</p> <p>Aplikacje EETS oparte na technologii mikrofalowej są zgodne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przypadku urządzeń pokładowych dostawców EETS: z normami EN 15509 i ETSI ES 200674-1 oraz powiązаныmi technicznymi raportami z wprowadzania protokołu, - w przypadku stałego i ruchomego sprzętu na poboczu drogi, należącego do podmiotów pobierających opłatę: z normą EN 15509. Na terytorium Włoch stacjonarny i ruchomy sprzęt na poboczu należący do podmiotów pobierających opłaty może być zgodny - zamiast z ww. normą - z ETSI ES 200674-1 oraz powiązаныmi technicznymi raportami z wprowadzania protokołu. <p>2.1.3. Systemy opłat oparte na technologii pozycjonowania satelitarnego GNSS</p> <p>Dostawcy EETS monitorują dostępność</p>			
---	--	--	--

	<p>nawigacyjnych i pozycyjnych satelitarnych danych lokalizacyjnych.</p> <p>Dostawcy EETS informują podmioty pobierające opłaty o trudnościach z określeniem danych dotyczących zgłoszeń opłaty, jakie mogą wystąpić w związku z odbiorem sygnału satelitarnego. Podmioty pobierające opłatę wykorzystują otrzymane informacje do identyfikacji obszarów, których dotyczy problem, i w razie konieczności w porozumieniu z dostawcami EETS zapewniają dodatkowe sygnały lokalizacyjne.</p> <p><i>2.2. Wymogi w zakresie eksploatacji i zarządzania</i></p> <p>1. EETS spełnia wymogi europejskich przepisów dotyczących ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych. W szczególności zapewniana jest zgodność z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE.</p> <p>2. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS opracowują plany awaryjne w celu uniknięcia poważnych zakłóceń w przepływie ruchu w razie niedostępności EETS.</p>			
Załącznik IV	<p>Załącznik IV</p> <p>ZGODNOŚĆ ZE SPECYFIKACJAMI I PRZYDATNOŚĆ DO STOSOWANIA SKŁADNIKÓW INTEROPERACYJNOŚCI</p> <p>DEKLARACJE WE</p> <p>1. Zgodność ze specyfikacjami</p> <p>W celu dokonania oceny zgodności składników interoperacyjności (w tym urządzeń na poboczu drogi i interfejsów) z wymogami określonymi w niniejszej decyzji i wszystkimi stosownymi specyfikacjami technicznymi, producent składników</p>	<p>Art. 16x.</p> <p>2. Składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE.</p> <p>3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	transpozycja

<p>interoperacyjności, które mają być wykorzystane do świadczenia usług EETS, lub jego upoważniony przedstawiciel, wybiera procedury spośród modułów wymienionych w decyzji nr 768/2008/WE. W rezultacie sporządza on deklarację WE dotyczącą zgodności składników interoperacyjności ze specyfikacjami, w stosownych przypadkach uwarunkowaną uzyskaniem certyfikatu badania od jednostki notyfikowanej.</p> <p>W zależności od wyboru modułów oceny zgodności określonych w decyzji nr 768/2008/WE deklaracja WE dotycząca zgodności ze specyfikacjami obejmuje samoocenę dokonaną przez producenta lub ocenę przeprowadzoną przez jedną jednostkę notyfikowaną lub większą ich liczbę, która to ocena dotyczy wewnętrznej zgodności rozpatrywanych indywidualnie składników interoperacyjności ze specyfikacjami, którym składniki te muszą odpowiadać.</p> <p>2. Przydatność do stosowania (interoperacyjność usługi)</p> <p>Przydatność do stosowania składników interoperacyjności oceniana jest na podstawie działania lub stosowania, w ramach eksploatacji, składników zintegrowanych reprezentatywnie z systemem opłat EETS podmiotów pobierających opłaty, na których obszarze poboru opłat urządzenia pokładowe przebywają przez określony okres eksploatacji.</p> <p>W celu przeprowadzenia takiego badania w oparciu o badania eksploatacyjne, mające na celu wykazanie eksploatacyjnej interoperacyjności składników interoperacyjności, producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:</p> <p>a) współpracuje bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty, na których obszarze poboru opłat są w użyciu urządzenia pokładowe. W takim</p>	<p>4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.</p> <p>5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.</p> <p>6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.</p>		
--	---	--	--

<p>przypadku</p> <p>producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wprowadza do eksploatacji jeden wzór (lub większą ich liczbę) reprezentatywny dla planowanej produkcji; 2) monitoruje zachowanie składników interoperacyjności podczas eksploatacji stosując procedurę zaakceptowaną i sprawdzoną przez podmiot pobierający opłaty; 3) dostarcza podmiotom pobierającym opłaty dowody wskazujące, że składniki interoperacyjności spełniają wszystkie wymogi interoperacyjności tego podmiotu; 4) sporządza deklarację przydatności do stosowania, pod warunkiem uzyskania poświadczenia przydatności do stosowania wydane przez podmiot pobierający opłaty. Deklaracja przydatności do stosowania obejmuje dokonaną przez podmiot pobierający opłaty ocenę przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS w środowisku EETS danego podmiotu pobierającego opłaty; <p>natomiast podmiot pobierający opłaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) akceptuje program zatwierdzania poprzez badania eksploatacyjne; 2) zatwierdza procedurę monitorowania zachowania w eksploatacji na swoich obszarach poboru opłat i przeprowadza określone weryfikacje; 3) ocenia eksploatacyjną interoperacyjność ze swoim systemem; 4) w przypadku prawidłowego działania składników interoperacyjności potwierdza ich przydatność do stosowania na swoich obszarach poboru opłat; <p>b) lub występuje z wnioskiem do jednostki notyfikowanej. W takim przypadku: producent,</p>			
---	--	--	--

<p>dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wprowadza do eksploatacji jeden wzór (lub większą ich liczbę) reprezentatywny dla planowanej produkcji; 2) monitoruje zachowanie składników interoperacyjności podczas eksploatacji stosując procedurę zatwierdzoną i sprawdzoną przez jednostkę notyfikowaną (zharmonizowaną z powiązаныmi modułami określonymi w decyzji 768/2008/WE); 3) dostarcza jednostce notyfikowanej dowody, że składniki interoperacyjności spełniają wszystkie wymagania zawarte w niniejszej decyzji, w tym te odnoszące się do wyników badań eksploatacyjnych; 4) sporządza deklarację WE dotyczącą przydatności do stosowania, pod warunkiem uzyskania certyfikatu wydanego przez jednostkę notyfikowaną. Deklaracja WE dotycząca przydatności do stosowania obejmuje ocenę/opinię jednostki notyfikowanej na temat przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS w środowisku EETS wybranych podmiotów pobierających opłaty oraz odnoszącą się, zwłaszcza w przypadkach, w których chodzi o interfejsy, do specyfikacji technicznych, w szczególności o charakterze funkcjonalnym, które mają być sprawdzone; <p>natomiast jednostka notyfikowana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) bierze pod uwagę deklarację zgodności ze specyfikacjami. W związku z tym badanie eksploatacyjne nie polega na ponownej ocenie specyfikacji już objętych deklaracją zgodności, z wyjątkiem przypadków, w których udowodniono, że zaistniałe problemy z interoperacyjnością powiązane są takimi specyfikacjami; 2) koordynuje współpracę z podmiotami pobierającymi opłaty wybranymi przez producenta; 3) weryfikuje dokumentację techniczną i program 			
--	--	--	--

<p>atestacji na drodze badań eksploatacyjnych;</p> <p>4) zatwierdza procedurę monitorowania zachowania w eksploatacji i sprawuje określony nadzór;</p> <p>5) ocenia eksploatacyjną interoperacyjność z systemami i procesami operacyjnymi podmiotów pobierających opłaty;</p> <p>6) w przypadku prawidłowego działania składników interoperacyjności wydaje certyfikat przydatności do stosowania;</p> <p>7) sporządza sprawozdanie wyjaśniające w przypadku nieprawidłowego działania składników interoperacyjności. W sprawozdaniu uwzględnione są również problemy, które mogą pojawić się w wyniku niezgodności systemów i procesów operacyjnych podmiotów pobierających opłaty z odpowiednimi normami i specyfikacjami technicznymi. W stosownych przypadkach w sprawozdaniu umieszcza się zalecenia mające na celu rozwiązanie problemów.</p> <p>3. Treść deklaracji WE</p> <p>Deklaracje WE dotyczące zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania oraz dokumenty towarzyszące muszą być opatrzone datą i podpisane.</p> <p>Deklaracje muszą być sporządzone w tym samym języku co instrukcje i muszą zawierać:</p> <p>a) odniesienia do dyrektywy;</p> <p>b) nazwę oraz adres producenta, dostawcy EETS lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty (należy podać nazwę handlową oraz pełny adres, a także, w przypadku upoważnionego przedstawiciela, nazwę handlową producenta lub konstruktora);</p> <p>c) opis składnika interoperacyjności (marka, typ, wersja itd.);</p>			
---	--	--	--

	<p>d) opis procedury zastosowanej w celu określenia zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania;</p> <p>e) wszystkie stosowne wymogi spełnione przez składniki interoperacyjności, w szczególności warunki ich eksploatacji;</p> <p>f) w stosownych przypadkach, nazwy i adresy podmiotów pobierających opłaty/jednostek notyfikowanych uczestniczących w procedurze oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania;</p> <p>g) w stosownych przypadkach, odniesienia do specyfikacji technicznych;</p> <p>h) wskazanie sygnatariusza posiadającego pełnomocnictwo do zaciągania zobowiązań w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty.</p>			
Załącznik V	<p>ZAŁĄCZNIK V</p> <p>MINIMALNE KRYTERIA, KTÓRE PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE MUSZĄ BRAĆ POD UWAGĘ PODCZAS WYZNACZANIA JEDNOSTEK NOTYFIKOWANYCH</p> <p>a) Jednostka jest akredytowana zgodnie z serią norm EN 45000.</p> <p>b) Jednostka i personel odpowiedzialny za kontrole muszą przeprowadzać kontrole z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i przy wykorzystaniu najwyższych kwalifikacji technicznych, i nie mogą być pod presją ani pod wpływem zachęt, szczególnie finansowych, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których dotyczą wyniki kontroli, ponieważ mogłoby to mieć wpływ na ocenę i wyniki kontroli.</p>	<p>Art. 16x ust. 5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>transpozycja</p>

<p>c) Jednostka, jej dyrektor i członkowie personelu odpowiedzialni za przeprowadzanie lub nadzorowanie kontroli nie mogą angażować się, bezpośrednio ani jako upoważnieni przedstawiciele, w projektowanie, produkcję, konstrukcję, marketing lub utrzymanie ruchu składników interoperacyjności ani w ich użytkowanie. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między producentem lub konstruktorem a jednostką.</p> <p>d) Jednostka musi posiadać środki lub mieć dostęp do środków wymaganych dla właściwego wykonywania technicznych i administracyjnych zadań związanych z kontrolami.</p> <p>e) Personel odpowiedzialny za kontrole musi posiadać:</p> <ul style="list-style-type: none"> – stosowne wykształcenie techniczne i zawodowe, – odpowiedni poziom wiedzy na temat wymagań związanych z przeprowadzanymi kontrolami oraz wystarczające doświadczenie w tym zakresie, – umiejętność sporządzania certyfikatów, dokumentacji i sprawozdań stanowiących oficjalny zapis przeprowadzonych kontroli. <p>f) Należy zagwarantować niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole. Żaden urzędnik nie może otrzymywać wynagrodzenia uzależnionego od liczby przeprowadzonych kontroli bądź wyników tych kontroli.</p> <p>g) Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez dane państwo członkowskie.</p> <p>h) Personel jednostki jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszelkich informacji uzyskiwanych podczas</p>			
--	--	--	--

	wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych organów administracyjnych w państwie, w którym przeprowadzane są przedmiotowe czynności), zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE i niniejszą decyzją oraz wszelkimi przepisami prawa krajowego wdrażającymi dyrektywę.			
Załącznik VI	<p>ZAŁĄCZNIK VI</p> <p>PARAMETRY KLASYFIKACJI POJAZDÓW</p> <p>1. Przepisy ogólne</p> <p>1.1. Zestaw parametrów klasyfikacji pojazdów zastosowany w EETS nie może ograniczać możliwości wyboru systemów taryfowych przez podmioty pobierające opłaty. EETS musi być wystarczająco elastyczny, aby umożliwić zmiany parametrów klasyfikacji stosownie do możliwych do przewidzenia przyszłych potrzeb.</p> <p>1.2. Podmiot pobierający opłaty na co najmniej 3 miesiące przed zastosowaniem zestawu parametrów klasyfikacji pojazdów i klas taryfowych pojazdów w ramach każdego systemu taryfowego stosowanego na obszarze poboru opłat podlegającym temu podmiotowi przedstawia informację o zgodności tego zestawu z klasami taryfowymi, zgodnie z przepisami art. 19.</p> <p>1.3. Podmiot pobierający opłaty publikuje informację o zgodności klas taryfowych pojazdów ze strukturą taryfową w ramach każdego systemu taryfowego stosowanego na obszarze poboru opłat podlegającym temu podmiotowi, zgodnie z przepisami art. 19.</p> <p>2. Parametry klasyfikacji pojazdów</p> <p>2.1. Nie naruszając przepisu pkt 1.1 powyżej, podmiot pobierający opłaty może wykorzystać jako parametry klasyfikacji pojazdów:</p>	<p>Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:</p> <p>3) zamieszczać na swojej stronie internetowej</p> <p>b) informację o sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat,</p> <p>d) informację o planowanej zmianie danych dotyczących obszaru EETS obejmujących w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wysokość stawek opłat, – kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie, – technologię poboru opłat, – sieć dróg, na których pobierana jest opłata; <p>Art. 16p. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych zmianach danych, o których mowa w art. 16o pkt 3 lit. d.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>W pozostałym zakresie nie wymaga transpozycji</p> <p>Wskazany w załączniku obowiązek nałożony na państwa członkowskie aby informować Komisję i pozostałe państwa członkowskie o zamiarze wprowadzenia nowych parametrów klasyfikacji pojazdów, został wdrożony w projekcie ustawy. Zatem mając na uwadze, że na podmioty pobierające opłaty oraz na państwa członkowskie załącznik do decyzji nałożył pewien obowiązek, w projekcie ustawy w celu zapewnienia spójności przepisów, na podmiot pobierający opłaty w art. nałożono obowiązek niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw transportu o zmianach</p>

<p>a) każdy mierzalny parametr pojazdu, który można jednoznacznie zmierzyć urządzeniami na poboczu drogi;</p> <p>b) każdy parametr pojazdu objęty normą EN 15509 i ETSI ES 200674-1 oraz powiązany technicznymi raportami z wprowadzania protokołu;</p> <p>c) parametry pojazdu, których umieszczenie w dokumentach rejestracyjnych pojazdów⁽¹⁾ jest obowiązkowe, i które są znormalizowane wg CEN ISO/TS24534;</p> <p>d) zmienne parametry klasyfikacji pojazdu obecnie wykorzystywane w taryfikatorach opłat za przejazd, takie jak np. liczba osi (w tym osi uniesionych), obecność przyczepy itd.;</p> <p>e) następujące parametry środowiskowe;</p> <p>– klasę emisji pojazdu tj. jego kategorię środowiskową zgodnie z dyrektywą Rady 88/77/EWG⁽²⁾ i dyrektywą 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾,</p> <p>– zharmonizowany parametr dotyczący CO₂, np. zharmonizowany kod wspólnotowy V.7 w dokumentach rejestracyjnych pojazdów.</p> <p>2.2. W trakcie ruchu na obszarze poboru opłat urządzenia pokładowe pojazdu są w stanie przekazywać parametry klasyfikacji pojazdu i informacje o statusie urządzenia pokładowego pojazdu do urządzeń podmiotu pobierającego opłatę monitorujących zgłoszenie opłaty.</p> <p>3. Nowe parametry klasyfikacji pojazdów</p> <p>W przypadku, gdy podmiot pobierający opłaty ma zamiar wprowadzić nowe parametry klasyfikacji pojazdów, państwo członkowskie, w którym podmiot pobierający opłaty jest zarejestrowany, informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie. Komisja kieruje sprawę do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych ustanowionego zgodnie z art. 5 ust. 1</p>		<p>danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d. Należy jednak zauważyć, że w polskim systemie prawnym kategorii pojazdów w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą zostały określone w art. 37a ust. 6 Ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 z późn. zm.). Zgodnie z art. 13ha ust. 6 Rada Ministrów w drodze rozporządzenia określa drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną i ustala dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej</p> <p>Reasumując należy wskazać, iż parametry klasyfikacji pojazdów, o których mowa w załączniku nr VI, nie są</p>
---	--	--

	<p>dyrektywy 2004/52/WE i przedstawia swoją opinię w ciągu sześciu miesięcy, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2004/52/WE.</p> <p>4. Nowe systemy taryfowe</p> <p>4.1. W przypadku, gdy nowy system taryfowy jest oparty na parametrach klasyfikacji pojazdów stosowanych dotychczas na co najmniej jednym obszarze poboru opłat w ramach EETS, dostawcy EETS obsługują nowy system taryfowy od chwili wejścia w życie tego systemu.</p> <p>4.2. W przypadku, gdy nowy system taryfowy wprowadza jeden lub kilka nowych parametrów klasyfikacji pojazdów, zastosowanie ma procedura, o której mowa w pkt 3.</p>			<p>ustanawiane przez podmioty pobierające opłaty lecz przez ministra właściwego do spraw transportu. Zastosowane w przepisach przesłanki różnicujące stawki opłat są natomiast zgodne z przepisami unijnymi. Mając na uwadze wyżej przedstawione wyjaśnienia, należy wskazać, że wdrożenie załącznika nr VI we wskazanym zakresie można uznać za wystarczające.</p>
		<p>Pozostałe przepisy mające na celu zapewnienie spójności projektowanych przepisów z obowiązującymi</p>		
		<p>Zgodnie z projektem</p> <p>Art. 1 pkt 3) w art. 13l ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>dotyczy art. 4 ust. 10 decyzji</p>

		<p>Art. 2. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 39b w ust. 1 po pkt 5c dodaje się pkt 5d i 5e w brzmieniu: „5d) środków pochodzących z opłat, o których mowa w art. 16x ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; 5e) odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku gdy opłaty, od których nalicza się odsetki, stanowią przychód Funduszu;”;</p> <p>2) w art. 39f w ust. 1 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu: „5a) wynagrodzenie dla dostawcy EETS, o którym mowa w art. 16t ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz koszty postępowania przed Komisją, o której mowa w art. 16z ust. 1 tej ustawy;”.</p>	<p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p>	<p>dotyczy art. 16t, art. 16t, art. 16z projektu</p>
		<p>Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.</p>		

RAPORT Z KONSULTACJI

projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

Niniejszy raport został sporządzony na podstawie § 51 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. *Regulamin Pracy Rady Ministrów* (M. P. z dnia 5 grudnia 2013 r., poz. 979). Zawiera on podsumowanie konsultacji publicznych i opiniowania projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przeprowadzonych w terminie od dnia 30 lipca 2014 r.

Projekt ustawy ma na celu wdrożenie decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych. Decyzja KE z dnia 6 października 2009 r. została wydana na podstawie art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. Przepisy całej decyzji stanowią ramy prawne umożliwiające świadczenie usługi EETS i zważywszy, że regulują prawa i obowiązki podmiotów: dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty, użytkowników EETS, muszą być wdrożone do polskiego porządku prawnego w całości.

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

I. Omówienie zakresu uwag zgłoszonych do projektu rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych i opiniowania

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, został przekazany do konsultacji publicznych w dniu 30 lipca 2014 r. W toku prowadzonych konsultacji udział wzięły podmioty, których uwagi i odniesienie się do nich przez projektodawcę przedstawia załączona tabela.

II. Opiniowanie przez Ministra Spraw Zagranicznych

W trakcie uzgodnień międzyresortowych Minister Spraw Zagranicznych właściwy do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej wydał opinię o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wskazując, że projekt z zastrzeżeniem zgłoszonych uwag jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

2. Przedstawienie wyników konsultacji projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, z dniem przekazania go do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Raport z konsultacji publicznych

zawierający uwagi, które zostały zgłoszone w pismach skierowanych do Ministerstwa w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

	podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko podmiotu	Stanowisko MliB
1.	ZMPD	Z punktu widzenia użytkowników usługi EETS głównym oczekiwaniem jest jak najszybsze udostępnienie międzynarodowym przewoźnikom drogowym możliwości korzystania z zapisów i założeń usługi EETS. Powinno to nastąpić bez konieczności ponoszenia przez nich dodatkowych kosztów i opłat	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. 2009/750/WE. Natomiast zgodnie z art. 4 ust. 8 decyzji „<i>Faktury wystawiane użytkownikom EETS przez dostawców EETS zawierają jasne rozróżnienie opłat za usługę EETS i pobranych opłat drogowych oraz określają co najmniej czas i miejsce pobrania opłaty i zestawienie składników opłaty dotyczące danego użytkownika, chyba że użytkownik zadecyduje inaczej.</i>” Biorąc pod uwagę powyższy przepis należy stwierdzić, że decyzja wskazuje na możliwość pobierania przez dostawców EETS wynagrodzenia od użytkowników EETS dlatego też przedmiotowy projekt ustawy również dopuszcza takie rozwiązanie. Należy podkreślić, że żaden z projektowanych przepisów nie wskazuje aby kierowcy mieli obowiązek korzystania z usługi EETS. Dla kierowców projektowane przepisy będą oznaczać fakultatywną możliwość skorzystania z usługi EETS. Zatem użytkownik może sam wybrać, czy chce skorzystać z usług świadczonych przez dostawców EETS a jeśli tak, to z którym z nich zawrze umowę biorąc pod uwagę istotne dla niego kryteria np. cenę tej usługi.</p> <p>Informuję, iż w celu wyeliminowania ewentualnych wątpliwości projekt ustawy uzupełniono o przepis wprost wskazujący, że dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkownika EETS na zasadach określonych w zawartej z nim umowie.</p>
2.	ZMPD	Art. 4 ust. 9 Decyzji Komisji nr 2009/750/WE wskazuje się, że dostawca EETS odpowiednio wcześniej informuje o przypadkach niezgłoszenia opłaty na koncie użytkownika i umożliwia uzupełnienie konta, zanim zostaną podjęte jakiegokolwiek działania mające na celu wyegzekwowanie opłaty. Niestety brakuje tych zapisów w uchwalonej w dn. 29.08.2014 roku ustawie o zmianie istawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>W uwadze wskazano, że zarówno w opiniowanej ustawie jak też w ustawie z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym brakuje zapisu odpowiadającego art. 4 ust. 9 decyzji. Powołany przepis decyzji stanowi, że „<i>Dostawcy EETS informują użytkowników EETS możliwie jak najszybciej o wszelkich przypadkach niezgłoszenia opłaty na ich kontach, dając użytkownikom, w przypadkach w których jest to możliwe, możliwość uzupełnienia konta, zanim zostaną podjęte jakiegokolwiek działania mające na celu wyegzekwowanie opłaty.</i>”</p> <p>Wobec powyższego informuję, iż projekt ustawy zawiera odpowiedni przepis stanowiący implementację powołanego w uwadze art. 4 ust. 9 decyzji tj. art. 16g ust. 3 ustawy w brzmieniu przesłanym do konsultacji publicznych a obecnie w art. 16n ust. 3 projektu ustawy w nowym</p>

		oraz Krajowym Funduszu Drogowym, także w opiniowanym projekcie ustawy. Użytkownik powinien być ostrzeżony w odpowiedni sposób i mieć możliwość uzupełnienia ewentualnie nie zapłaconej opłaty zanim nastąpi nałożenie kary.	brzmieniu.
3.	Stalexport	Projekt powinien wyraźnie stanowić, że dostawcy EETS nie przysługuje od podmiotu pobierającego opłaty żadne wynagrodzenie z tytułu świadczenia usługi EETS.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w zgłoszonych do projektu uwagach wskazała, że to od podmiotu pobierającego opłaty dostawca EETS powinien otrzymywać wynagrodzenie. Mając na względzie uwagę zgłoszoną przez GDDKiA oraz stanowisko MSZ, iż w przypadku braku w projektowanej ustawie zasad odnoszących się do zakresu obowiązków i podziału kosztów związanych z zapewnieniem działania systemu, przepisy ustawy mogą być uznane za nieprawidłowe wykonanie dyrektywy 2004/52/WE i decyzji, uznano za zasadne uzupełnienie ustawy o przepis uprawniający podmiot pobierający opłaty do wypłaty wynagrodzenia na rzecz dostawcy EETS (art. 16p projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>Uznano, że kwestia wynagrodzenia musi być uregulowana w przepisach, a więc dano podmiotom pobierającym opłaty podstawę do jego wypłaty, ale nie przesądzono, że wypłata ta stanowi obowiązek podmiotu pobierającego opłaty.</p>
4.	Stalexport	W art. 13i ust. 1b sformułowanie „na tym terytorium” należy zastąpić sformułowaniem „na obszarze EETS”.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Art. 13i ust. 1b, do którego zgłoszono uwagę, w wyniku zmian dokonywanych w związku ze zgłaszanymi w ramach konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, został usunięty z projektu ustawy.</p>
5.	Stalexport	W uwadze zaproponowano dodanie w projekcie ustawy definicji podmiotu pobierającego opłatę.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Resort nie uznaje za zasadne definiowania pojęcia podmiotu pobierającego opłaty bowiem definicja taka zawarta w decyzji odnosi się do pobierania opłat w systemie elektronicznym, natomiast pobierający opłatę w PL np. GDDKiA pobierają również opłaty drogowe w inny sposób. Zatem ewentualna definicja podmiotu pobierającego opłaty musiałaby odnosić się</p>

			<p>jedynie do części jego obowiązków jako pobierającego opłatę. Zarówno z ustawy o drogach publicznych (art. 13i ust. 2) jak też ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 37a ust. 1a) wynika jaki podmiot może pełnić obowiązki pobierającego opłaty i na czym one polegają, a z innych przepisów wynikają dopuszczalne metody, które mogą być wykorzystywane do poboru opłat. Natomiast definicja, która składałaby się jedynie z odwołań do ww. przepisów budziłaby wątpliwości ze względu na zgodność z zasadami techniki legislacyjnej bowiem nie zawierałaby treści dodatkowych ponad te, które już wynikają z obowiązującej ustawy.</p>
6.	Stalexport	<p>W art. 16s należy doprecyzować, że opinia komisji nie jest wiążąca, w szczególności nie może powodować powstania obowiązku zawarcia umowy dla którejkolwiek ze stron.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zważywszy na brak wskazania w decyzji aby rozstrzygnięcia Komisji miały mieć moc wiążącą, w projekcie ustawy przyjęto, że uchwały Komisji nie mają mocy wiążącej. Taką tezę potwierdza fakt, iż uchwałąm tym nie nadano formy np. decyzji administracyjnej i określana jest ona jako „opinia” Komisji. Należy również zwrócić uwagę, że jedynie w zakresie kosztów postępowania uchwałą można nadać klauzulę wykonalności.</p> <p>Zatem niewiążący charakter uchwały wynika już z projektowanych przepisów i nie ma potrzeby ich zmiany.</p>
7.	Stalexport	<p>W projekcie należy uwzględnić, iż opłaty pobierane w oparciu o klasyfikację pojazdów stosowaną przez podmiot pobierający opłaty oraz w wysokości określonej dla danej kategorii przez podmiot pobierający opłaty.</p>	<p>Zmiana jest niezasadna bowiem w polskim systemie prawnym klasyfikacja pojazdów do celów związanych z nakładaniem opłat nie jest ustanawiana przez podmioty pobierające opłaty lecz przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 37a ust. 2 Ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 z późn. zm.) a zgodnie z art. 13ha ust. 6 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia: określa drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz ustala dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej;</p>
8.	Stalexport	<p>W projekcie należy uwzględnić zapis stanowiący, iż zawarcie przez podmiot pobierający opłatę umowy dotyczącej usługi EETS nie powoduje, że ustalony z nim system pobierania opłat za przejazd autostradą jest zmieniany</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt ustawy nie zawiera przepisów, które zmieniałyby dotychczas obowiązujące przepisy dotyczące stawek opłat. W związku z tym w żadnym przypadku przedmiotowy projekt nie stanowi istotnej zmiany w sposobie ustalania stawek, o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U.</p>

		<p>w stopniu istotnym w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą, w rozumieniu art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych i niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 9 grudnia 2008 r.).</p>	<p>Nr 218, poz. 1391).</p> <p>Natomiast sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości oraz pobierania, przez koncesjonariuszy, opłat za przejazd autostradą, kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty, oraz sposób ogłaszania wysokości tych opłat został ustalony w nadal obowiązującym koncesjonariuszy rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (Dz. U. z 2004 r. Nr 102 poz. 1075).</p> <p>Można również zauważyć, że w uzasadnieniu projektu (str. 4) wskazano, że „Projekt nie zakłada zmiany wysokości stawek opłaty elektronicznej określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.). Zatem opłata będzie pobierana w wysokości wskazanej w obowiązujących przepisach i w takiej samej wysokości, bez potrąceń, będzie przekazywana na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.”</p>
9.	PIGTSiS	<p>Uwaga dotyczy zwolnienia autobusów z opłat za przejazd drogami innymi niż autostrady.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Postulat zwolnienia autobusów z opłat za przejazd drogami innymi niż autostrady nie może zostać zrealizowany. Zwolnienia z opłaty elektronicznej powinny dotyczyć wyłącznie służb państwowych, takich jak Siły Zbrojne, Policja, straż pożarna czy pogotowie ratunkowe, oraz pojazdów zarządców dróg. Nie należy natomiast rozszerzać tego katalogu o jakąkolwiek inną kategorię pojazdów, ponieważ powodować to będzie rozszczelnienie systemu opłat i spadek przychodów z tytułu opłat. Uszczuplenie przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłat miałoby negatywny wpływ na możliwość finansowania inwestycji drogowych. Przychody z opłat stanowią jedno z głównych źródeł zasilania KFD, z którego realizowane są powyższe inwestycje. Przychody z opłat stanowią podstawę do zaciągania przez państwo długu w związku z realizacją inwestycji infrastrukturalnych. Ich brak oznaczać więc będzie nie tylko brak środków na budowę i rozbudowę dróg krajowych w przyszłości, lecz także niemożność spłaty już zaciągniętych zobowiązań, co oznaczałoby zachwianie płynności finansowej Funduszu. W sytuacji zaś zaprzestania realizacji inwestycji drogowych istnieje ryzyko braku absorpcji środków unijnych, ponieważ inwestycje te są finansowane w pierwszej kolejności ze środków krajowych, a dopiero potem następuje ich refundacja z budżetu Unii Europejskiej. Taką sytuacją zagrażałaby realizacji zarówno obecnego, jak i kolejnego Programu Budowy Dróg Krajowych.</p> <p>Przypomnę, że konsekwentnie negatywne stanowisko wobec propozycji Polskiej Izby</p>

			<p>Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji prezentowane było również w trakcie prac nad poselskim projektem ustawy zawartym w druku nr 2184, uchwalonym ostatecznie jako <i>ustawa z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</i> (Dz. U. poz. 1310).</p> <p>Należy również podkreślić, że wdrażana omawianym projektem ustawy decyzja nie reguluje przedstawionego w uwadze zagadnienia zwolnień z opłat. Natomiast zmiana ustawy ma na celu wdrożenie decyzji a więc kwestie nie wskazane w decyzji nie są przedmiotem regulacji projektowanej ustawy.</p>
10.	Autostrada Wielkopolska S.A.	<p>Projekt nie wprowadza jasnej zasady, że zawarcie przez podmiot pobierający opłaty (koncesjonariusza) umowy z dostawcą EETS oraz przyjęcie w tej umowie jakichkolwiek ustaleń dotyczących systemu pobierania opłat za przejazd nie oznacza zmiany tego systemu w stopniu istotnym w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą w rozumieniu art. 5 ust. Autostrada Wielkopolska S.A.2 ustawy z dn. 7 listopada 2008 r.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt ustawy nie zawiera przepisów, które zmieniałyby dotychczas obowiązujące przepisy dotyczące stawek opłat. W związku z tym w żadnym przypadku przedmiotowy projekt nie stanowi istotnej zmiany w sposobie ustalania stawek, o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 218, poz. 1391).</p> <p>Natomiast sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości oraz pobierania, przez koncesjonariuszy, opłat za przejazd autostradą, kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty, oraz sposób ogłaszania wysokości tych opłat został ustalony w nadal obowiązującym koncesjonariuszy rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (Dz. U. z 2004 r. Nr 102 poz. 1075).</p> <p>Można również zauważyć, że w uzasadnieniu projektu (str. 4) wskazano, że „Projekt nie zakłada zmiany wysokości stawek opłaty elektronicznej określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.). Zatem opłata będzie pobierana w wysokości wskazanej w obowiązujących przepisach i w takiej samej wysokości, bez potrąceń, będzie przekazywana na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.”</p>
11.	Autostrada Wielkopolska S.A.	<p>W uwadze zasugerowano, że projekt ustawy powinien zawierać przepis stanowiący, że wynagrodzenie dostawcy EETS przysługuje wyłącznie od użytkownika EETS.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Projekt uzupełniono o przepis wprost wskazujący, że „Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16a ust. 1 pkt 2 lub art. 16d pkt 2.” (art. 16i projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>

			<p>Natomiast GDDKiA wskazała, że to właśnie od podmiotu pobierającego opłaty dostawca EETS powinien otrzymywać wynagrodzenie. Mając na względzie uwagę zgłoszoną przez GDDKiA oraz stanowisko MSZ, iż w przypadku braku w projektowanej ustawie zasad odnoszących się do zakresu obowiązków i podziału kosztów związanych z zapewnieniem działania systemu, przepisy ustawy mogą być uznane za nieprawidłowe wykonanie dyrektywy 2004/52/WE i decyzji, uznano za zasadne uzupełnienie ustawy o przepis uprawniający podmiot pobierający opłaty do wypłaty wynagrodzenia na rzecz dostawcy EETS (art. 16p projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>Uznano, że kwestia wynagrodzenia musi być uregulowana w przepisach, a więc dano podmiotom pobierającym opłaty podstawę do jego wypłaty, ale nie przesądzono, że wypłata ta stanowi obowiązek podmiotu pobierającego opłaty.</p>
12.	Autostrada Wielkopolska S.A.	<p>Wskazano, że „<i>zapropozowane dotychczas rozwiązania mają charakter wybiórczy, a niektóre z nich stoją w sprzeczności z Dyrektywą i Decyzją, a także ze słusznymi interesami wszystkich uczestników systemu EETS.</i>”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Należy wskazać, iż możliwe jest odniesienie się do tych uwag, które są wprost przedstawione w piśmie zatem zakłada się, że poszczególne ze zgłoszonych uwag stanowią doprecyzowanie powyższej opinii.</p> <p>W uwadze stwierdzono, że brak w projekcie ustawy wyraźnego wskazania, że dostawca EETS ponosi wyłączną odpowiedzialność za prawidłowość rozliczeń z użytkownikami EETS (w ramach utworzonego przez dostawcę EETS tzw. clearing house), w tym za wystawianie odpowiednich faktur Vat.</p> <p>Natomiast w uzasadnieniu projektu ustawy (str. 2) wskazano „<i>Po wprowadzeniu europejskiej usługi opłaty elektronicznej użytkownik będzie rozliczał się za pomocą dostawcy EETS z opłat naliczonych przez wszystkie podmioty pobierające opłatę. Schemat poboru opłaty w ramach usługi EETS zakłada, iż nie będzie konieczny bezpośredni kontakt między użytkownikiem EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Opłaty na rzecz pobierającego opłaty będą przekazywane bezpośrednio przez dostawcę EETS a nie przez użytkownika EETS.</i>”</p> <p>Art. 16e i 16g projektu przesądzają, że użytkownik EETS rozlicza się z dostawcą EETS. Projekt zakłada, że użytkownik EETS dzięki zawarciu umowy z dostawcą EETS nie musi już zawierać umowy z podmiotem pobierającym opłaty a więc brak stosunku umownego, który stanowiłby podstawę do rozliczeń między użytkownikiem EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Wobec powyższego zgłoszona uwaga jest niezasadna.</p>
13.	Autostrada Wielkopolska S.A.	<p>Projekt zawiera nieprecyzyjne stwierdzenie, że podmiot pobierający opłaty „<i>umożliwia stosowanie interfejsów, o których mowa w załączniku II do decyzji</i>”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zważywszy, że, jak spółka sama przyznaje, załącznik zawiera wyraźny podział obowiązków, można uznać, iż jasne jest, który podmiot zobowiązany jest do ponoszenia których obowiązków spośród obowiązków wskazanych w załączniku. Zatem ze zgłoszonej uwagi nie wynika jakie wątpliwości</p>

		podczas gdy w tym załączniku wyraźnie podzielono między podmiot pobierający opłaty a dostawcę EETS zakres obowiązków dotyczących wdrożenia interfejsów.	budzi przepis, do którego zgłoszono uwagę.
14.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd oraz wdrożenie usługi EETS wymaga zapewnienia ustawowych środków kontroli uiszczania i egzekucji opłat na autostradach koncesyjnych, zwłaszcza w świetle dążenia do pobierania opłat bez ingerencji w ruch pojazdów (tzw. multilane freeflow) – jest to zasadniczy problem, który został całkowicie pominięty w Projekcie	Uwaga nieuwzględniona W uwadze zasugerowano, że konieczne jest wprowadzenie odpowiednich instrumentów prawnych służących celowi tj. kontroli, m.in. „poprzez zmiany stosownych przepisów UDP”. W uwadze nie wskazano jednak, które z przepisów ustawy o drogach publicznych i w jaki sposób, w ocenie zgłaszającego uwagę, powinny zostać zmienione. Nie jest zatem jasne jakie zmiany przepisów satysfakcjonowałyby zgłaszającego uwagę. Niezależnie od powyższego informuję, iż zagadnieniu kontroli są już poświęcone inne, obowiązujące już, przepisy zmienianej ustawy np. art. 13l ust. 1 ustawy o drogach publicznych stanowiący, że do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, są uprawnione wskazane w ustawie organy. Decyzja nie reguluje kwestii kontroli prawidłowości uiszczenia opłat, a jedynie odnosi się do współpracy w tym zakresie. Natomiast zmiana ustawy ma na celu wdrożenie decyzji a więc nie wskazane w decyzji aspekty nie są przedmiotem regulacji projektowanej ustawy.
15.	Autostrada Wielkopolska S.A.	W uwadze zaproponowano dodanie w projekcie ustawy definicji podmiotu pobierającego opłatę.	Uwaga nieuwzględniona Resort nie uznaje za zasadne definiowania pojęcia podmiotu pobierającego opłaty bowiem definicja taka zawarta w decyzji odnosi się do pobierania opłat w systemie elektronicznym, natomiast pobierający opłatę w PL np. GDDKiA pobierają również opłaty drogowe w inny sposób. Zatem ewentualna definicja podmiotu pobierającego opłaty musiałaby odnosić się jedynie do części jego obowiązków jako pobierającego opłatę. Zarówno z ustawy o drogach publicznych (art. 13i ust. 2) jak też ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 37a ust. 1a) wynika jaki podmiot może pełnić obowiązki pobierającego opłaty i na czym one polegają, a z innych przepisów wynikają dopuszczalne metody, które mogą być wykorzystywane do poboru opłat. Natomiast definicja, która składałaby się jedynie z odwołań do ww. przepisów budziłaby wątpliwości ze względu na zgodność z zasadami techniki legislacyjnej bowiem nie zawierałaby treści dodatkowych ponad te, które już wynikają z obowiązującej ustawy. Odnosząc się do prośby o bieżące informowanie o przebiegu prac nad projektem ustawy uprzejmie informuję, iż dokumenty związane z procesem legislacyjnym są umieszczane w

			<p>Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji (http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/2/projekt/233719), gdzie zamieszczane będą również kolejne dokumenty związane z trwającym procesem legislacyjnym.</p> <p>Natomiast odnośnie prośby o informację w jaki sposób projekt ustawy odnosi się do programu Regional European Eletronic Toll System (REETS) informuję, iż celem projektu ustawy jest implementacja do prawa krajowego przepisów decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej czyli „European Electronic Toll Service” zwanej „EETS”. Zważywszy, że przepisy tej decyzji nie regulują usługi REETS, przedmiotowy projekt również się do niej nie odnosi. Reasumując projekt ustawy stwarza ramy prawne do świadczenia usługi EETS w Polsce. Natomiast inicjatywa REETS zawęża świadczenie usługi REETS do określonego regionu – stąd nazwa projektu.</p>
16.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 13i – brak uwzględnienia możliwości współistnienia manualnego i elektronicznego systemu poboru opłat	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zarzut, iż projekt ustawy bezzasadnie pomija możliwość uiszczenia opłaty za przejazd bez wykorzystania usługi EETS jest nieuzasadniony. Należy podkreślić, iż projekt ma na celu wdrożenie decyzji, a więc koncentruje się na przepisach regulujących świadczenie usługi EETS, która funkcjonuje wyłącznie w środowisku elektronicznego poboru opłat za pomocą odpowiednich urządzeń i w konsekwencji nie odnosi się do innych niezwiązanych z wdrożeniem decyzji kwestii takich jak manualny system poboru opłat. Zagadnienia związane z manualnym systemem poboru opłat zostały uregulowane w innych przepisach, których przedmiotowy projekt nie zmienia i nie wyklucza ich stosowania. Zatem projekt nie uniemożliwia zastosowania poboru opłat w sposób manualny na odcinkach, na których obecnie opłaty są pobierane w ten sposób, ani nie wyklucza wprowadzenia manualnego poboru opłat na autostradach w przyszłości.</p> <p>Informuję, że projekt będzie dostosowywany do zmian przepisów dokonanych ustawą z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1310).</p>
17.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 13j – brak wyraźnego uwzględnienia zakresu Dyrektywy i Decyzji. W uwadze zasugerowano brak wdrożenia art.1 ust. 2 dyrektywy 2004/52/WE wskazującego, do których systemów opłat	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przepis dyrektywy został już wdrożony w art. 13j ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym „Przepisów art. 13i nie stosuje się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) systemów opłat, których poboru nie dokonuje się środkami elektronicznymi; 2) systemów elektronicznych opłat, które nie wymagają instalowania w pojazdach

		drogowych dyrektywa nie ma zastosowania.	<p><i>samochodowych urzędzeń na potrzeby poboru opłat;</i></p> <p><i>3) systemów opłat wprowadzanych na drogach powiatowych i gminnych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań wymienionych w art. 13i są niewspółmiernie wysokie do korzyści.”</i></p> <p>Zatem nie ma potrzeby uwzględnienia ww. zagadnienia w procedowanym projekcie ustawy.</p>
18.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 13k ust. 1 pkt 1a) – niewłaściwa regulacja kontroli i egzekwowania uiszczania opłat za przejazd	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Ze względu na liczne uwagi podważające zasadność zaproponowanego w projekcie ustawy rozwiązania, zgodnie z którym kary pieniężne miały być nakładane na dostawcę EETS a nie na użytkowników EETS, którzy zawarli z nimi umowy, powyższy przepis został usunięty z projektu.</p> <p>Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara pieniężna (chyba że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczal opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll) zgodnie z obowiązującymi już przepisami.</p> <p>Projekt ustawy dotyczy wdrożenia przepisów decyzji, w której kwestia karania nie została ujęta, zatem projekt również nie odnosi się do tego zagadnienia.</p>
19.	Autostrada Wielkopolska S.A.	<p>Art. 16a ust. 1 i art. 16d – zbędne ograniczenie sposobu zawierania umów przez dostawców EETS.</p> <p>W uwadze zasugerowano, że projekt regulując formę umowy zawieranej przez dostawcę EETS z użytkownikiem EETS jako formę pisemną zbędnie ogranicza swobodę zawierania umów.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona</p> <p>Zgodnie z art. 78 kodeksu cywilnego „<i>§ 1 Do zachowania pisemnej formy czynności prawnej wystarcza złożenie własnoręcznego podpisu na dokumencie obejmującym treść oświadczenia woli. Do zawarcia umowy wystarcza wymiana dokumentów obejmujących treść oświadczeń woli, z których każdy jest podpisany przez jedną ze stron, lub dokumentów, z których każdy obejmuje treść oświadczenia woli jednej ze stron i jest przez nią podpisany. § 2 Oświadczenie woli złożone w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.</i>” Natomiast mimo wskazania w omawianej uwadze, że forma pisemna „nie odpowiada potrzebom obrotu”, nie przedstawiono uzasadnienia takiej opinii i nie wykazano ewentualnych niedogodności związanych ze stosowaniem ww. przepisu. Informuję również, iż w ramach konsultacji publicznych nie zgłaszano uwag sugerujących aby forma ta była niedogodna dla potencjalnych użytkowników EETS.</p> <p>Należy mieć na uwadze, iż fakt zawarcia umowy o świadczenie usługi EETS wpływa na prawa i obowiązki osoby poruszającej się po drogach na terenie RP, na których opłata pobierana jest z wykorzystaniem elektronicznego poboru opłat, jak również powoduje powstanie szeregu obowiązków po stronie dostawcy EETS jak również wpływa na sposób przepływu środków</p>

			<p>między tymi podmiotami i podmiotem pobierającym opłaty. Zatem umowa nie dotyczy prostej, jednorazowej czynności lecz ma znaczące skutki organizacyjne, finansowe, prawne. Dlatego też celem ustawodawcy jest zapewnienie prawidłowego funkcjonowania usługi EETS do czego może się przyczynić również wymóg zachowania wskazanej formy umowy.</p> <p>Rolą zwykłej formy pisemnej jest zapewnienie przejrzystości w sferze dowodowej zatem wskazanie formy pisemnej ma na celu uniknięcie ewentualnych problemów dowodowych jakie miałyby miejsce przy próbie wykazania faktu zawarcia umowy w formie ustnej bądź zawartej w sposób elektroniczny bez bezpiecznego podpisu elektronicznego.</p> <p>Wobec powyższego forma pisemna w ocenie resortu jest uzasadniona zważywszy na przedmiot umowy i związane z nią skutki.</p> <p>Można jednak zauważyć, że względu na uniknięcie zbyt rygorystycznych rozwiązań w projektowanych przepisach nie zastrzeżono rygoru nieważności w przypadku gdy czynność została dokonana bez formy pisemnej (art. 73 kc).</p>
20.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Projekt należy uzupełnić o wymóg wykazania stosownego doświadczenia przez podmiot ubiegający się o wpis do Rejestru dostawców EETS	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Należy przypomnieć, iż w piśmie kierującym projekt ustawy do konsultacji publicznych wskazano, <i>że „W art. 3 decyzji 2009/750/WE i w założeniach projektu ustawy (str. 8) wskazany został wymóg udowodnionych kompetencji w dostarczaniu usług pobierania opłat elektronicznych lub w powiązanych dziedzinach jaki powinien spełniać dostawca EETS. Omawiany przepis decyzji 2009/750/WE nie zawiera jednak ani odesłania do okresu czasu w jakim podmiot powinien uzyskać wspomniane doświadczenie ani nie wskazuje jakie dziedziny można uznać za dziedziny powiązane więc jest sformułowany w sposób tak ogólny, że uniemożliwia to transponowanie go w tym brzmieniu do przepisów ustawy. Z kolei doprecyzowywanie tego kryterium może się spotkać z zarzutem nakładania obowiązków nie wynikających z ww. decyzji. Zatem uznano, że brzmienie przepisu stanowiącego transpozycję art. 3 decyzji, a więc konstrukcja pozostałych wymogów, które powinien spełniać dostawca EETS, stanowi wystarczającą transpozycję tego przepisu.”</i></p> <p>Jednocześnie informuję, iż w dokumencie „Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems”¹ wskazano wiele dziedzin, w których można nabyć kompetencje, które w ocenie Komisji można uznać za spełniające kryteria art. 3c decyzji 2009/750/WE. Należy jednak podkreślić, że ich wyliczenie w ww. dokumencie nie jest enumeratywne. Powyższe potwierdza, że nie jest możliwe skonstruowanie przepisu, który w</p>

¹ http://ec.europa.eu/transport/media/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

			<p>sposób wyczerpujący wymieni dziedziny, które można uznać za powiązane z dostarczaniem usług pobierania opłat elektronicznych. Natomiast wprowadzanie do przepisów katalogu otwartego, zawierającego jedynie przykłady dotychczas prowadzonej działalności, jest również nieuzasadnione, bowiem przedsiębiorca mógłby wówczas opisać inną, dowolną działalność spoza katalogu więc taki przepis nie gwarantowałby, że wnioskodawca ma odpowiednie doświadczenie. Z kolei doprecyzowywanie, niedookreślonego w decyzji, kryterium może się spotkać z zarzutem nakładania na przedsiębiorców obowiązków nie wynikających z ww. decyzji a więc przyjmowania przepisów sprzecznych z decyzją i jednocześnie działanie na szkodę potencjalnych dostawców EETS poprzez utrudnianie dostępu do świadczenia usługi EETS.</p> <p>Wobec powyższego informuję, iż podtrzymuję wyjaśnienia przedstawione w piśmie MiR kierującym projekt ustawy do konsultacji publicznych.</p>
21.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Zasugerowano, że skoro Komisja Europejska rekomenduje aby podmioty ubiegające się o rejestrację zobowiązane były do wykazania, że dysponują odpowiednim kapitałem zakładowym to projekt ustawy powinien przewidywać takie rozwiązanie i wskazywać próg takiej kwoty (kapitału zakładowego, kapitału zapasowego).	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Wpisanie takiego progu może być postrzegane jako utrudnianie dostępu do świadczenia usługi EETS i umieszczanie w przepisach wymagań, które nie zostały wymienione we wdrażanym akcie prawnym.</p> <p>Odnosząc się do podniesionego argumentu, że taki środek jest rekomendowany w dokumentach KE należy zauważyć, że w wytycznych unijnych taki próg jest wymieniany jako przykład a nie rekomendacja i należy mieć na uwadze, że wytyczne te mają charakter niewiążący.</p>
22.	Autostrada Wielkopolska S.A.	W uwadze wskazano, że należy zmienić treść oświadczenia składanego przez podmioty ubiegające się o wpis do rejestru dostawców EETS i zważywszy, że będą to osoby prawne zastąpić słowa „znane mi są” – „reprezentowanemu przeze mnie podmiotowi znane są”.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zaprezentowane w uwadze rozwiązanie jest niezasadne. Należy bowiem wskazać, że często stosowanym w przepisach rozwiązaniem jest składanie oświadczenia zawierającego sformułowanie przedstawione w projekcie ustawy przez przedsiębiorcę np. w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r. poz. 196), ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244).</p>
23.	Autostrada Wielkopolska S.A.	W uwadze wskazano, że projekt przewiduje prowadzenie rejestru dostawców EETS oraz rejestru	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Art. 19 decyzji zatytułowany jest „rejstry” i wyodrębniono w nim rejestr obszarów EETS oraz</p>

		podmiotów pobierających opłatę a należałoby rozważyć zastąpienie ich jednym rejestrem albo „zobowiązanie ministra do zapewnienia technicznej spójności tych rejestrów”.	rejestr dostawców EETS. Zatem rodzaje rejestrów wynikają wprost z decyzji. Wobec powyższego należy stwierdzić, że decyzja nie narzuca państwu obowiązku umieszczania wskazanych w decyzji danych w jednym rejestrze. W uwadze nie wskazano na czym polegałby obowiązek zapewnienia technicznej spójności rejestrów i jaki cel miałyby być dzięki niej osiągnięty.
24.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 16p – 16x – wątpliwość co do celowości tworzenia nowego organu pojednawczego	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Komisja Europejska jest zdania, że dla sprawnego funkcjonowania europejskiej usługi opłaty elektronicznej czyli „European Electronic Toll Service” zwanej dalej „EETS” niezwykle istotne jest aby został wyznaczony niezależny krajowy organ pojednawczy, o którym mowa w art. 10 ww. decyzji.</p> <p>Wobec powyższego projekt ustawy mającej na celu wdrożenie ww. decyzji obejmuje również regulacje dotyczące organu pojednawczego.</p> <p>W uwadze zasugerowano, że skoro zgodnie z decyzją obowiązki organu pojednawczego można powierzyć organowi już istniejącemu, to do sporów, o których mowa w projekcie zastosowanie mogłyby znaleźć przepisy Kodeksu postępowania cywilnego – art. 183¹ i następne dotyczące mediacji.</p> <p>Zgodnie z art. 183¹⁵ § 1 kpc „<i>Uгода zawarta przed mediatorem, po jej zatwierdzeniu przez sąd, ma moc prawną ugody zawartej przed sądem</i>”. Zatem skutki prawne, czyli moc prawna ugody zawartej przed mediatorem, są zasadniczo zrównane z ugodą przed sądem. Jeżeli zatem którakolwiek ze stron zainicjuje postępowanie sądowe w sprawie objętej ugodą zatwierdzoną przez sąd, wówczas druga strona może podnieść materialnoprawny zarzut sprawy ugodzonej, którego uwzględnienie przez sąd prowadzi do oddalenia powództwa przez sąd.</p> <p>Natomiast z decyzji nie wynika aby wskazane w niej postępowanie zastępowało postępowanie przed sądem powszechnym dlatego też zasadne jest aby toczyło się w ramach procedury odrębnej niż wskazana w kpc.</p> <p>Można przyjąć, że intencją Komisji było aby każde państwo wskazało organy, specjalizujące się w omawianej tematyce, które będą również wymieniać informacje o prowadzonych sprawach z organami w innych państwach członkowskich, co potwierdza, iż raczej funkcja ta nie powinna być pełniona przez sądy powszechne. Należy mieć na uwadze, że organ pojednawczy ma wydawać opinie nie tylko w sprawach stosunków umownych lecz również odnośnie negocjacji a więc w sytuacji gdy umowa między podmiotem pobierającym opłaty i dostawcą EETS nie została jeszcze zawarta. Zatem charakter spraw, które mają być powierzone organowi pojednawczemu</p>

			również przemawia za tym aby ich rozpatrywanie powierzone zostało wskazanemu w tym celu organowi.
25.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 16p – 16 x – niedopuszczalna obligatoryjność postępowania pojednawczego	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zgodnie z projektem postępowanie pojednawcze jest wszczynane na wniosek jednej ze stron a więc nawet gdy druga strona sporu nie złożyła wniosku do organu pojednawczego, będzie i tak uczestniczyć w sporze i w przypadku gdy Komisja uzna jej stanowisko za niezasadne to ona będzie pokrywać koszty sporu (art. 16t ust. 7). Należy zauważyć, że przyjęcie proponowanego w uwadze rozwiązania polegającego na zobowiązaniu do ponoszenia kosztów postępowania jedynie strony, która wystąpiła z wnioskiem o jego wszczęcie, niezależnie od wyniku tego postępowania spowodowałoby, że strony nie obawiałyby się np. narzucania dyskryminujących warunków umownych bowiem w przypadku gdy to druga strona skierowałaby sprawę do Komisji uniknęłyby kosztów tego postępowania.</p> <p>W przypadku gdy strony nie mogłyby osiągnąć porozumienia co do pewnych warunków kontraktowych wydaje się mało prawdopodobne aby osiągnęły porozumienie co do konieczności skierowania sprawy do organu pojednawczego. Wobec powyższego przyjęcie proponowanych zapisów, zgodnie z którymi postępowanie wszczynane byłoby jedynie na zgodny wniosek obydwu stron spowodowałoby, że przepisy dotyczące Komisji nie spełniłyby swej funkcji i w praktyce nie byłyby stosowane. Strona zainteresowana wszczęciem takiego postępowania, w sytuacji gdy druga strona odmawiałaby złożenia zgodnego wniosku w tej sprawie, mogłaby zarzucać ustawodawcy, iż nie zapewnił jej możliwości skorzystania z postępowania przed organem pojednawczym i tym samym nie wdrożył prawidłowo postanowień decyzji.</p> <p>Można zauważyć, że art. 16t ust. 4 projektu ustawy przesłanego do konsultacji publicznych stanowi, że „Wysokość wynagrodzenia Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16r ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.” Zatem nawet strona, która nie składała wniosku o powołanie Komisji, będzie miała wpływ na wysokość kosztów postępowania.</p>
26.	Autostrada Wielkopolska S.A.	Art. 16p - 16x – potrzeba określenia charakteru uchwały komisji pojednawczej	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zważywszy na brak wskazania w decyzji aby rozstrzygnięcia Komisji miały mieć moc wiążącą, w projekcie ustawy przyjęto, że uchwały Komisji nie mają mocy wiążącej. Taką tezę potwierdza fakt, iż uchwałąm tym nie nadano formy np. decyzji administracyjnej i określana jest ona jako „opinia” Komisji. Należy również zwrócić uwagę, że jedynie w zakresie kosztów postępowania uchwale można nadać klauzulę wykonalności.</p>

Uwagi uwzględnione poprzez zmianę przepisów bądź udzielenie wyjaśnień

27.	PIGTSiS	Brak informacji o fakultatywności usługi EETS	<p>1. Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Mając na uwadze podniesione wątpliwości informuję, iż dla kierowców projektowane przepisy będą oznaczać fakultatywną możliwość skorzystania z usługi EETS. Żaden z projektowanych przepisów nie wskazuje aby kierowcy mieli obowiązek korzystania z usługi EETS. Zatem użytkownik może sam wybrać, czy chce skorzystać z usług świadczonych przez dostawców EETS a jeśli tak, to z którym z nich zawrze umowę. Użytkownik dróg może również zdecydować o nie skorzystaniu z usługi EETS, w takiej sytuacji będzie on zobowiązany zarejestrować się jako użytkownik Krajowego Systemu Poboru Opłat. Należy zatem odróżnić Operatora Krajowego Systemu Poboru Opłat od dostawcy EETS.</p> <p>Dostawcy EETS mogą być zarejestrowani nie tylko w Polsce lecz również w innych krajach Unii Europejskiej, na terenie których mają swoje siedziby. Projekt ustawy jednoznacznie wskazuje, że na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej usługę EETS mogą świadczyć dostawcy EETS mający siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisani do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby. Wobec powyższego użytkownik może korzystać z usługi EETS zawierając umowę z dostawcą EETS zarejestrowanym w RP bądź w innym kraju UE.</p> <p>Zatem uwaga została uwzględniona poprzez udzielenie powyższych wyjaśnień i uzupełnienie uzasadnienia projektu o informację, iż usługa EETS jest usługą fakultatywną.</p>
28.	PIGTSiS	Niezasadne wskazanie terminów w art. 13i ust. 2	<p>3.Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Odnośząc się do pytania o zasadność konstrukcji proponowanego art. 13i ust. 2 projektu ustawy informuję, iż obecnie obowiązujący art. 13i ust. 2 ustawy o drogach publicznych stanowi, że <i>„Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny umożliwiać świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej, począwszy od daty określonej w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 6, jednak nie wcześniej niż od dnia: 1) 1 stycznia 2009 r. - dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 3,5 tony oraz pojazdów samochodowych przewożących więcej niż 9 pasażerów; 2) 1 stycznia 2011 r. - dla</i></p>

			<p>pozostałych pojazdów samochodowych.” Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych wynika z konieczności implementacji do prawa krajowego przepisów decyzji Komisji 2009/750/WE, wydanej na podstawie art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm). Natomiast zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy „W przypadku gdy Państwa Członkowskie posiadają krajowe systemy elektronicznego pobierania opłat, zapewniają one, aby operatorzy i/lub emitenci oferowali swoim klientom europejską usługę opłaty elektronicznej zgodnie z następującym harmonogramem: a) w odniesieniu do pojazdów o masie przekraczającej 3,5 tony oraz w odniesieniu do wszystkich pojazdów, które są uprawnione do przewożenia więcej niż dziewięciu pasażerów (kierowca + 8), przynajmniej trzy lata po podjęciu decyzji w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, określonej w art. 4 ust. 4; b) w odniesieniu do wszystkich innych rodzajów pojazdów, przynajmniej pięć lat po podjęciu decyzji w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, określonej w art. 4 ust. 4.” Mając na uwadze upływ terminów wskazanych w obowiązujących przepisach oraz brzmienie powołanego przepisu dyrektywy w ustawie zaproponowano zmianę brzmienia art. 13i ust. 2. Jednak ze względu na upływ zaproponowanego w projekcie terminu, przepis zostanie zmieniony poprzez usunięcie wskazanego terminu.</p>
29.	PIGTSiS	Niewłaściwe rozwiązanie polegające na nakładaniu kar na dostawców EETS zamiast na użytkowników EETS	<p>4.Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Ze względu na liczne uwagi podważające zasadność zaproponowanego w projekcie ustawy rozwiązania, zgodnie z którym kary pieniężne miały być nakładane na dostawcę EETS a nie na użytkowników EETS, którzy zawarli z nimi umowy, art. 13k ust. 1a został usunięty z projektu.</p>
30.	PIGTSiS	wątpliwości co do funkcjonowania projektowanego art. 16e ust 1 pkt 2, dotyczącego obowiązku dostawcy o niezwłocznym informowaniu podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której	<p>5. Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Odnośnie wątpliwości co do funkcjonowania projektowanego art. 16e ust 1 pkt 2, dotyczącego obowiązku dostawcy o niezwłocznym informowaniu podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16a ust. 1 pkt 1 albo w art. 16d pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16f, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika</p>

		<p>mowa w art. 16a ust. 1 pkt 1 albo w art. 16d pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16f, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS</p>	<p>EETS informuję, że GDDKiA nie zgłaszała uwagi sugerującej, że nie będzie możliwe skuteczne realizowanie tego przepisu. Wskazano natomiast, że treść umowy między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty powinna szczegółowo regulować format i częstotliwość przesyłania tych danych.</p> <p>Natomiast w związku z postulatem aby za przekazanie nieprawidłowych danych przez dostawcę EETS do podmiotu pobierającego opłaty, odpowiedzialność ponosił dostawca EETS a nie użytkownik EETS informuję, że dokonano uzupełnienia projektu, wskazując, że dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, w tym urządzenia na potrzeby pobierania opłat, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których naliczana jest opłata a dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu. Natomiast za wprowadzenie tych danych, które mogą i powinny być wprowadzane przez użytkownika EETS odpowiada użytkownik EETS (art. 13i ust. 4a ustawy o drogach publicznych).</p> <p>Należy również mieć na uwadze, że do momentu przekazania wykazu urządzeń przeznaczonych do zablokowania do podmiotu pobierającego opłaty za ponoszenie opłat wobec podmiotu pobierającego opłaty odpowiada dostawca EETS. Natomiast dopiero po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczał opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll).</p>
31.	PIGTSiS	<p>Konieczność dostosowania projektowanej ustawy do ustawy z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>6. Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Natomiast odnośnie uwagi o relacji projektowanej ustawy do ustawy z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, informuję, iż brzmienie ustawy dotyczącej usługi EETS zostanie zmienione tak aby uwzględnić zmiany przepisów dokonane ustawą z dnia 29 sierpnia 2014 r.</p>
32.	Stalexport	<p>Prośba o dookreślenie w projekcie, że cała opłata, bez potrąceń, będzie przekazywana podmiotowi pobierającemu</p>	<p>a) Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W projekcie dodano przepis stanowiący, że dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłaty ani podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty</p>

		opłaty, niezależnie od pobrania tych opłat przez dostawcę EETS od użytkownika EETS	<p>należnej podmiotowi pobierającemu opłatę (art. 16f ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>W projekcie dodano przepisy dotyczące zabezpieczenia i ustalenia terminów rozliczania się dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty (art. 16f, 16g, 16o projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>Projekt uzupełniono o przepis wprost wskazujący, że „Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16a ust. 1 pkt 2 lub art. 16d pkt 2.” (art. 16i projektu ustawy w nowym brzmieniu). Natomiast nie wskazano w projekcie aby dostawca EETS mógł pobierać wynagrodzenie jedynie od użytkowników EETS.</p>
33.	Stalexport	Brak informacji o fakultatywności usługi EETS	<p>c) Wyjaśnienia.</p> <p>Informuję, iż w projekcie nie umieszczono zapisów świadczących o tym aby opłaty mogły być ponoszone jedynie dzięki korzystaniu z usługi EETS, nie uchylono również obowiązujących przepisów dotyczących pobierania opłat ani nie wskazano jakoby usługa EETS miała zastąpić system poboru opłat stosowany obecnie. Zatem zaproponowany sposób wdrożenia - osobny rozdział poświęcony usłudze EETS i brzmienie przepisów, zgodnie z którymi usługa ta jest usługą fakultatywną a nie obowiązkową, świadczą o jej uzupełniającym charakterze.</p> <p>Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2004/52/WE „Usługa ta, ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w Państwach Członkowskich i zapewnia interoperacyjność w ramach całej Wspólnoty, w odniesieniu do użytkowników systemów opłat elektronicznych, które zostały już wprowadzone w Państwach Członkowskich oraz tych systemów, które mają być wprowadzone w przyszłości w ramach niniejszej dyrektywy.”</p> <p>Uzupełniający charakter tej usługi został również potwierdzony w pkt 12 wstępu wdrażanej decyzji, zgodnie z którym „EETS jest usługą uzupełniającą krajowe i lokalne usługi opłaty elektronicznej w państwach członkowskich w zakresie uiszczania opłat (...).”</p> <p>Uzasadnienie projektu uzupełniono o informację o uzupełniającym charakterze usługi.</p> <p>Należy zauważyć, że wdrażana omawianym projektem ustawy decyzja nie reguluje</p>

			przedstawionego w uwadze zagadnienia kontroli użytkowników. Natomiast zmiana ustawy ma na celu wdrożenie decyzji a więc kwestie nie wskazane w decyzji nie są przedmiotem regulacji projektowanej ustawy.
34.	Stalexport	przeformułowanie przepisów opisujących model tj. odpowiedzialność za ponoszenie opłat w przypadku gdy do ich wnoszenia wykorzystywana jest usługa EETS.	<p>d) Wyjaśnienia.</p> <p>W związku ze zgłoszonymi uwagami dostrzeżono potrzebę przeformułowania przepisów opisujących model tj. odpowiedzialność za ponoszenie opłat w przypadku gdy do ich wnoszenia wykorzystywana jest usługa EETS.</p> <p>W projekcie zostało uwzględnione, iż model usługi EETS gwarantuje dokonywanie płatności przez dostawcę EETS na rzecz podmiotu pobierającego opłaty w terminach niezależnych od terminów w jakich dostawca uzyska wpłatę środków od użytkownika EETS (art. 16j ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>W ocenie resortu taka konstrukcja modelu usługi EETS, przewidująca funkcję „gwarancyjną” dostawcy EETS w zakresie odpowiedzialności za ponoszenie opłat wynika z wdrażanej decyzji. Przyjęcie takiego „modelu” potwierdzają również względy techniczne bowiem dane o stanie konta użytkownika EETS nie są dostępne dla podmiotu pobierającego opłaty, w szczególności również dla ViaToll, niezależnie od typu konta (przedpłaty albo płatności okresowej z zabezpieczeniem). Podmiot otrzymuje tylko informację o obecności użytkownika na swoim obszarze z OBU użytkownika (zgłoszenia opłaty), którą wysyła do dostawcy EETS w celu jej uregulowania. W tym sensie wysłanie zgłoszenia opłaty do dostawcy EETS tworzy zobowiązanie, które musi zostać uiszczone przez dostawcę EETS niezależnie od tego, czy na koncie użytkownika EETS są środki. Oznacza to, że zapisy ewidencyjne nie są tworzone w takiej sytuacji a dostawca EETS wciąż odpowiada za uregulowanie zgłoszenia opłaty swego użytkownika EETS. Sytuacja zmienia się dopiero z momentem wpisania tego użytkownika na tzw. „czarną listę” i przekazania tej listy do podmiotu pobierającego opłatę. Od tego momentu odpowiedzialność dostawcy EETS jest zniesiona.</p> <p>Artykuł 7 ustęp 2 decyzji 2009/750/WE stanowi, że dostawca EETS uiszcza opłaty związane z wszystkimi uzasadnionymi zgłoszeniami. Uzasadnione zgłoszenie opłaty oznacza takie zgłoszenie, które potwierdza rzeczywistą obecność użytkownika EETS dostawcy EETS w obszarze podmiotu. Zatem pierwsza część artykułu 7 ustęp 2 w praktyce oznacza, że niezależnie od stosowanej technologii, dostawca EETS gwarantuje uiszczenia opłaty w każdym przypadku</p>

			<p>uzasadnionego zgłoszenia opłaty.</p> <p>Natomiast obecnie zgodnie z projektem ustawy dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego na tzw. „czarnej liście” czyli w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie (art. 16h ust. 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Zatem do momentu przekazania wykazu za ponoszenie opłat wobec podmiotu pobierającego opłaty odpowiada dostawca EETS. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba, że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczał opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll).</p> <p>Natomiast art. 13i ust. 1b, w którym była mowa w pierwszej kolejności o pobraniu przez dostawcę EETS opłaty od użytkownika EETS a następnie jej przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty został usunięty z projektu ustawy.</p>
35.	Stalexport	<p>W uwadze zasugerowano, że w zakresie elektronicznego poboru opłat wystarczający będzie obowiązek oferowania interoperacyjnych urządzeń pokładowych przez dostawców EETS i zasadne jest zwolnienie z takiego obowiązku podmioty pobierające opłaty.</p>	<p>5. Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Art. 13i ust. 3, dotyczący oferowania urządzeń pokładowych, nie jest przedmiotem zmian proponowanych w omawianym projekcie i został wprowadzony do przepisów ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2005 r. Nr. 172 poz. 1440).</p> <p>Resort uważa, iż w opisanej w uwadze sytuacji tj. gdy podmiot pobierający opłaty zachowuje również możliwość manualnego uiszczania opłat, obowiązek dostarczenia urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, może być również zrealizowany poprzez zawarcie przez podmiot pobierający opłaty umowy z dostawcą EETS (albo innym podmiotem), który takie urządzenie będzie oferował.</p>
36	Stalexport	<p>uzupełnienie przepisów ustawy o przepisy dotyczące postanowień umownych jakie powinna</p>	<p>6. Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>uznano za zasadne uzupełnienie przepisów ustawy o przepisy dotyczące postanowień umownych</p>

		zawierać umowę pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty.	<p>jakie powinna zawierać umowę pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Zgodnie z nowym brzmieniem projektu umowa powinna określać w szczególności: skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia, warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy; zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 16o projektu ustawy w nowym brzmieniu). Zatem projekt ustawy dopuszcza możliwość, w której zaległości płatnicze wobec podmiotu pobierającego opłaty mogą być np. podstawą do rozwiązania umowy z dostawcą EETS, ponieważ postępowanie takie stanowi niewykonywanie lub nienależyte wykonywanie zobowiązań umownych. Podmiot pobierający opłaty ma również prawo wpisać w umowie, że wykreślenie z rejestru EETS może stanowić przesłankę rozwiązania lub wypowiedzenia umowy. Należy bowiem mieć na uwadze, że sytuacja w której przedsiębiorca zostanie wykreślony z rejestru dostawców EETS, oznacza że przestanie przysługiwać mu uprawnienie do świadczenia usługi EETS.</p> <p>Natomiast kwestia rozliczeń i przekazywania informacji związanych ze świadczoną usługą powinna być określona w umowie zawartej między dostawcą EETS a użytkownikiem EETS i projekt nie wyklucza doprecyzowania tych zagadnień w takiej umowie.</p>
37	Stalexport	W uwadze wskazano, że podmiot pobierający opłaty powinien mieć czas na wprowadzenie do swojego systemu danych zawartych na liście urządzeń przeznaczonych do zablokowania zanim dostawca EETS przestanie ponosić odpowiedzialność za opłaty naliczane przez takie urządzenie.	<p>7. Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Aby jednoznacznie określić moment, w którym dostawca EETS przestaje być odpowiedzialny za uiszczanie opłat za przejazdu użytkownika EETS w nowym brzmieniu projektu ustawy wskazano, że „Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie.” (art. 16h ust. 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Powyższy przepis jest zgodny z art. 7 ust. 3 decyzji. Zważywszy na brzmienie decyzji należy uznać, że nie jest możliwe ujęcie w ustawie przepisu wskazującego inny moment ustania odpowiedzialności dostawcy EETS.</p> <p>Natomiast odnośnie minimalnej częstotliwości przekazywania danych uwagę uwzględniono pośrednio tzn. ustawodawca nie określił w ustawie częstotliwości przekazywania wykazu urządzeń przeznaczonych do zablokowania lecz wskazał, że takie postanowienie powinno</p>

			znaleźć się w umowie natomiast pozostawił swobodę w zakresie ustalenia jaka to będzie częstotliwość stronom umowy. Takie rozwiązanie jest zgodne z decyzją, w której w art. 7 ust. 3 wskazano, że „Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie urzędzeń pokładowych, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on uaktualniany.”
38	Stalexport	Konieczność uzupełnienia projekt w zakresie wdrożenia art. 5 ust. 7 decyzji	<p>9. Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Zgodnie z uwagą uzupełniono projekt w zakresie wdrożenia art. 5 ust. 7 decyzji wskazując, że „Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany: podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE” (art. 16k pkt 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Można zauważyć, iż użyte w decyzji pojęcie „funkcjonowania usługi na obniżonym poziomie” nie zostało w niej zdefiniowane a omawiany przepis jest jedynym w decyzji, w którym się tym pojęciem posłużono. Wobec powyższego trudno odpowiedzieć na pytanie co oznacza taka usługa w ocenie KE i czy jest możliwe ze względów technicznych w naszym systemie poboru opłat oferowanie takiej usługi. Zważywszy, że istotą tego zapisu jest zapewnienie możliwości poboru opłat z wykorzystaniem usługi EETS, uznaję, iż cel przepisu decyzji został odzwierciedlony w proponowanym przepisie, w którym uwzględniono również, że przepis dotyczy zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty.</p>
39	Autostrada Wielkopolska S.A	uwaga, iż projekt ustawy „nie gwarantuje koncesjonariuszom zachowania praw nabytych na podstawie umów o budowę i eksploatację lub tylko eksploatację autostrady	<p>a)</p> <ul style="list-style-type: none"> Wyjaśnienia. <p>Odpowiadając na uwagę, iż projekt ustawy „nie gwarantuje koncesjonariuszom zachowania praw nabytych na podstawie umów o budowę i eksploatację lub tylko eksploatację autostrady” uprzejmie informuję, że już na etapie konsultacji społecznych projektu założeń dotyczących zmiany ustawy o drogach publicznych w zakresie przepisów dotyczących usługi EETS w piśmie z dnia 24 lutego 2012 r. spółka była informowana, że „Spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady mają prawo do podjęcia samodzielnej decyzji o tym, czy zdecydują się na wprowadzenie na drogach, na których pobierają opłaty, systemu elektronicznego. Obowiązujące przepisy prawa nie nakładają na nich takiego obowiązku lecz dopuszczają taką możliwość.” Zmiana przepisów nie nakłada na spółki, które zawarły</p>

			<p>umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, obowiązku wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat (decyzja 2009/750/WE nie statuuje takiego obowiązku). Zatem projektowana ustawa będzie obowiązywała te podmioty a więc określała ich prawa jako podmiotów pobierających opłaty, dopiero w sytuacji gdy podejmą decyzję o rozpoczęciu poboru opłat w formie elektronicznej. Swoboda decyzji w tym zakresie pozostaje natomiast po stronie podmiotu pobierającego opłaty.</p> <p>Jednocześnie należy podkreślić, że dostawcy EETS oraz podmioty pobierające opłaty mogą kształtować postanowienia umowne, oczywiście w sposób zgodny z ustawą, tak aby chronić swe interesy.</p>
40	Autostrada Wielkopolska S.A	W uwadze zarzucono, iż brak w projekcie gwarancji, że opłata za przejazd zostanie w całości zapłacona przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłatę, tj. bez jakichkolwiek potrąceń.	<ul style="list-style-type: none"> • Uwaga została uwzględniona. <p>Mając na względzie zgłoszone wątpliwości i fakt, że poruszone zagadnienie jest istotne dla prawidłowości rozliczeń między podmiotami zaangażowanymi w świadczenie usługi EETS projekt uzupełniono o przepis, zgodnie z którym „Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłaty ani podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłatę.” (art. 16f ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>
41	Autostrada Wielkopolska S.A	W uwadze wskazano że w projekcie ustawy pominięto fakt, że podmiot pobierający opłaty może uzależnić dopuszczenie dostawcy EETS do świadczenia usług na jego obszarze od spełnienia określonych przez niego warunków.	<p>(c)Uwaga została uwzględniona.</p> <p>W uwadze 23 uzupełniono powyższą uwagę wskazując, że obecnie projekt wprowadza wymagania w sposób pośredni, odwołując się do załącznika decyzji, a w ocenie zgłaszającego uwagi projekt powinien wprost wymieniać obowiązkowe elementy ogólnych warunków umownych.</p> <p>Wobec powyższego informuję iż uwaga ta została uwzględniona bowiem do projektu dodano przepis, zgodnie z którym „Umowę, o której mowa w art. 16a ust. 1 pkt 1 oraz art. 16d pkt 1, zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16k pkt 3 lit. c. Zawarcie umowy może podlegać także innym warunkom, niż określone w informacji o obszarze EETS, zgodnie z art. 5 ust. 3 akapit drugi zdanie drugie decyzji.” (art. 16o ust. 1 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>

42	Autostrada Wielkopolska S.A	Wskazano na konieczność uzupełniono projekt w zakresie wdrożenia art. 5 ust. 7 decyzji	<ul style="list-style-type: none"> • Uwaga została uwzględniona. <p>Zgodnie z uwagą uzupełniono projekt w zakresie wdrożenia art. 5 ust. 7 decyzji wskazując, że „Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany: podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE” (art. 16k pkt 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Można zauważyć, iż użyte w decyzji pojęcie „funkcjonowania usługi na obniżonym poziomie” nie zostało w niej zdefiniowane a omawiany przepis jest jedynym w decyzji, w którym się tym pojęciem posłużono. Wobec powyższego trudno odpowiedzieć na pytanie co oznacza taka usługa w ocenie KE i czy jest możliwe ze względów technicznych w naszym systemie poboru opłat oferowanie takiej usługi. Zważywszy, że istotą tego zapisu jest zapewnienie możliwości poboru opłat z wykorzystaniem usługi EETS, uznaję, iż cel przepisu decyzji został odzwierciedlony w proponowanym przepisie, w którym uwzględniono również, że przepis dotyczy zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty.</p>
43	Autostrada Wielkopolska S.A	W Projekcie nie uwzględniono, że usługa EETS jest uzupełnieniem systemu poboru opłat	<p>(d) Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Odnosząc się do uwagi o nieuwzględnianiu przez projekt możliwości współistnienia na danym obszarze EETS elektronicznego i manualnego systemu poboru opłat i nie uwzględnienie jej charakteru uzupełniającego, informuję, iż w projekcie nie umieszczono zapisów świadczących o tym aby opłaty mogły być ponoszone jedynie dzięki korzystaniu z usługi EETS, nie uchylono również obowiązujących przepisów dotyczących pobierania opłat ani nie wskazano jakoby usługa EETS miała zastąpić system poboru opłat stosowany obecnie. Zatem zaproponowany sposób wdrożenia - osobny rozdział poświęcony usłudze EETS i brzmienie przepisów, zgodnie z którymi usługa ta jest usługą fakultatywną a nie obowiązkową, świadczą o jej uzupełniającym charakterze.</p> <p>Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2004/52/WE „Usługa ta, ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w Państwach Członkowskich i zapewnia interoperacyjność w ramach całej Wspólnoty, w odniesieniu do użytkowników systemów opłat elektronicznych, które zostały już wprowadzone w Państwach Członkowskich oraz tych systemów, które mają być</p>

			<p>wprowadzone w przyszłości w ramach niniejszej dyrektywy.”</p> <p>Uzupełniający charakter tej usługi został również potwierdzony w pkt 12 wstępu wdrażanej decyzji, zgodnie z którym „EETS jest usługą uzupełniającą krajowe i lokalne usługi opłaty elektronicznej w państwach członkowskich w zakresie uiszczania opłat (...).”</p> <p>Mając na uwadze zgłoszoną wątpliwość uzupełniono uzasadnienie projektu o informację o uzupełniającym charakterze usługi.</p>
44	Autostrada Wielkopolska S.A	Brak odniesienia do istniejących umów o budowę i eksploatację lub tylko eksploatację autostrady	<p>Brak odniesienia do istniejących umów o budowę i eksploatację lub tylko eksploatację autostrady</p> <p>Wyjaśnienia. Uwaga niezasadna.</p> <p>W uwadze zasugerowano, że projekt nie gwarantuje koncesjonariuszom zachowania ich praw nabytych na podstawie umów o budowę i eksploatację lub tylko eksploatację autostrady i wskazano, że konieczne jest uzupełnienie projektu o zapis stanowiący, że ustawa nie narusza postanowień zawartych umów o budowę i eksploatację autostrady ani umów o eksploatację autostrady.</p> <p>Należy podkreślić, że w uzasadnieniu ustawy (str. 4) wskazano, że „Aktualnie na żadnym odcinku zarządzanym przez spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, nie został wdrożony pobór opłat za przejazd w sposób elektroniczny. Decyzja w tej sprawie należy do wyłącznej kompetencji ww. spółek. Projektowane przepisy nie nakładają na przedmiotowe spółki żadnego nowego obowiązku w tym zakresie. Zatem spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, mają prawo do podjęcia samodzielnej decyzji o tym, czy zdecydują się na wprowadzenie na drogach, na których pobierają opłaty, poboru opłat w sposób elektroniczny.” Zatem jednoznacznie wskazano, że ustawa, jeśli spółki nie zdecydują się na wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat, nie nakłada na nie nowych obowiązków. Natomiast w przypadku wprowadzenia systemu elektronicznego należy stosować przepisy ustawy z wynikającymi z niej konsekwencjami. Jednocześnie należy podkreślić, że dostawcy EETS oraz podmioty pobierające opłaty mogą kształtować postanowienia umowne, oczywiście w sposób zgodny z ustawą, tak aby chronić swe interesy.</p>

45	Autostrada Wielkopolska S.A	W uwadze wskazano, że projekt nie stanowi wyraźnie, że istnieje zobowiązanie gwarancyjne dostawcy EETS wobec podmiotu pobierającego opłaty. Informuję zatem, iż projekt ustawy został uzupełniony w ww. zakresie.	<p>Art. 13i ust. 1b i 16e ust. 1 pkt 1 – niezasadne ograniczenie swobody kontraktowania</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W związku ze zgłoszonymi uwagami dostrzeżono potrzebę przeformułowania przepisów opisujących model tj. odpowiedzialność za ponoszenie opłat w przypadku gdy do ich wnoszenia wykorzystywana jest usługa EETS.</p> <p>W projekcie zostało uwzględnione, iż model usługi EETS gwarantuje dokonywanie płatności przez dostawcę EETS na rzecz podmiotu pobierającego opłaty w terminach niezależnych od terminów w jakich dostawca uzyska wpłatę środków od użytkownika EETS (art. 16j ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>W ocenie resortu taka konstrukcja modelu usługi EETS, przewidująca funkcję „gwarancyjną” dostawcy EETS w zakresie odpowiedzialności za ponoszenie opłat wynika z wdrażanej decyzji. Przyjęcie takiego „modelu” potwierdzają również względy techniczne bowiem dane o stanie konta użytkownika EETS nie są dostępne dla podmiotu pobierającego opłaty, w szczególności również dla ViaToll, niezależnie od typu konta (przedpłaty albo płatności okresowej z zabezpieczeniem). Podmiot otrzymuje tylko informację o obecności użytkownika na swoim obszarze z OBU użytkownika (zgłoszenia opłaty), którą wysyła do dostawcy EETS w celu jej uregulowania. W tym sensie wysłanie zgłoszenia opłaty do dostawcy EETS tworzy zobowiązanie, które musi zostać uiszczone przez dostawcę EETS niezależnie od tego, czy na koncie użytkownika EETS są środki. Oznacza to, że zapisy ewidencyjne nie są tworzone w takiej sytuacji a dostawca EETS wciąż odpowiada za uregulowanie zgłoszenia opłaty swego użytkownika EETS. Sytuacja zmienia się dopiero z momentem wpisania tego użytkownika na tzw. „czarną listę” i przekazania tej listy do podmiotu pobierającego opłatę. Od tego momentu odpowiedzialność dostawcy EETS jest zniesiona.</p> <p>Artykuł 7 ustęp 2 decyzji 2009/750/WE stanowi, że dostawca EETS uiszcza opłaty związane z wszystkimi uzasadnionymi zgłoszeniami opłaty. Uzasadnione zgłoszenie opłaty oznacza takie zgłoszenie, które potwierdza rzeczywistą obecność użytkownika EETS dostawcy EETS w obszarze podmiotu. Zatem pierwsza część artykułu 7 ustęp 2 w praktyce oznacza, że niezależnie od stosowanej technologii, dostawca EETS gwarantuje uiszczenia opłaty w każdym przypadku</p>

			<p>uzasadnionego zgłoszenia opłaty.</p> <p>Natomiast obecnie zgodnie z projektem ustawy dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego na tzw. „czarnej liście” czyli w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie (art. 16h ust. 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Zatem do momentu przekazania wykazu za ponoszenie opłat wobec podmiotu pobierającego opłaty odpowiada dostawca EETS. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba, że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczał opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll).</p> <p>Natomiast art. 13i ust. 1b, w którym była mowa w pierwszej kolejności o pobraniu przez dostawcę EETS opłaty od użytkownika EETS a następnie jej przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty został usunięty z projektu ustawy</p>
46	Autostrada Wielkopolska S.A	<p>W uwadze zasugerowano, że w zakresie elektronicznego poboru opłat wystarczający będzie obowiązek oferowania interoperacyjnych urządzeń pokładowych przez dostawców EETS i zasadne jest zwolnienie z takiego obowiązku podmioty pobierające opłaty. Wskazano również, że to na podstawie projektu podmiot pobierający opłaty będzie musiał oferować urządzenia pokładowe.</p>	<p>Art. 13i ust. 3 – uciążliwy obowiązek zaoferowania urządzeń pokładowych przez podmioty pobierające opłaty.</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Wobec powyższego informuję, iż art. 13i ust. 3, dotyczący oferowania urządzeń pokładowych, nie jest przedmiotem zmian proponowanych w omawianym projekcie i został wprowadzony do przepisów ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2005 r. Nr. 172 poz. 1440).</p> <p>Resort uważa, iż w opisaney w uwadze sytuacji tj. gdy podmiot pobierający opłaty zachowuje również możliwość manualnego uiszczania opłat, obowiązek dostarczenia urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, może być również zrealizowany poprzez zawarcie przez podmiot pobierający opłaty umowy z dostawcą EETS (albo innym podmiotem), który takie urządzenie będzie oferował.</p>
47	Autostrada Wielkopolska S.A	<p>Uwaga dot. tego aby wskazać formę w jakiej organ decyduje o wpisie do rejestru EETS - decyzję</p>	<p>Art. 16b ust. 13 – forma wykreślenia z rejestru dostawców EETS</p>

		administracyjną	<p>Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Zgodnie z sugestią dokonano zmiany zapisów ustawy wskazując, że wpis do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej (art. 16b ust. 12 i 13 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>
48	Autostrada Wielkopolska S.A	Brak przepisów dotyczących sprawdzania, czy dostawcy EETS spełniają ustawowe kryteria	<p>16c ust. 1 i art. 16e pkt 5 – brak właściwych instrumentów kontroli dostawców EETS</p> <p>Uwaga została uwzględniona.</p> <p>W związku ze zgłoszoną uwagą dokonano w projekcie zmiany wskazując że dostawca EETS obowiązany jest „corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16a ust. 4-6 oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16a ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS” (art. 16e ust. 1 pkt 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>
49	Autostrada Wielkopolska S.A	Uwaga., iż zasadne byłoby dodanie przepisu dot. wypowiedzenia umowy w razie wykreślenia dostawcy EETS z rejestru	<p>Art. 16e ust. 3 – dodany przepis dot. wypowiedzenia umowy w razie wykreślenia dostawcy EETS z rejestru</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Informuję, że uznano za zasadne uzupełnienie przepisów ustawy o przepisy dotyczące postanowień umownych jakie powinna zawierać umowę pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Zgodnie z nowym brzmieniem projektu umowa powinna określać w szczególności: skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia, warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy; zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 16o projektu ustawy w nowym brzmieniu). Zatem projekt ustawy dopuszcza możliwość, w której zaległości płatnicze wobec podmiotu pobierającego opłaty mogą być np. podstawą do rozwiązania umowy z dostawcą EETS, ponieważ postępowanie takie stanowi niewykonywanie lub nienależyte wykonywanie zobowiązań umownych. Podmiot pobierający opłaty ma również prawo wpisać w umowie, że wykreślenie z rejestru EETS może stanowić przesłankę rozwiązania lub wypowiedzenia umowy. Należy bowiem mieć na uwadze, że sytuacja w której przedsiębiorca</p>

			zostanie wykreślony z rejestru dostawców EETS, oznacza że przestanie przysługiwać mu uprawnienie do świadczenia usługi EETS.
50	Autostrada Wielkopolska S.A	niepełny ustawowy katalog obowiązków dostawcy EETS	<p>Art. 16e ust. 1 oraz art. 16n ust. 6 – niepełny ustawowy katalog obowiązków dostawcy EETS</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Odnosząc się kolejno do punktów proponowanego brzmienia przepisu informuję, że:</p> <p>pkt 2) zmiana jest niezasadna bowiem przepis projektu odnosi się już do "danych koniecznych do realizacji umowy" zatem nie ma potrzeby dopisywania "danych tego pojazdu, w tym jego kategorii" ponieważ jeśli dane te są potrzebne do realizacji umowy to dostawca EETS będzie miał obowiązek o nich informować;</p> <p>pkt 8) zmiana jest niezasadna bowiem przepis projektu odnosi się już do "danych koniecznych do realizacji umowy" zatem nie ma potrzeby wyodrębniania kategorii "danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty" ponieważ jeśli dane te są potrzebne do realizacji umowy to dostawca EETS będzie miał obowiązek o nich informować;</p> <p>pkt 9) w projekcie dokonano zmiany i zgodnie z nowym brzmieniem przepisu ustawy dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16t ust.1, w tym urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których naliczana jest opłata, z zastrzeżeniem art. 13i ust. 4a. Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu (art. 16h ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu);</p> <p>pkt 10) zmiana jest niezasadna bowiem ustawa nie reguluje tematyki podatkowej, która uregulowana jest w odrębnych przepisach;</p> <p>pkt 11) zmiana jest niezasadna bowiem należy mieć na uwadze, że w przypadku zawarcia umowy przez użytkownika EETS z dostawcą EETS to na dostawcy EETS ciąży obowiązek rozliczenia się z opłaty. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik EETS nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna. Natomiast do nałożenia i pobierania kar pieniężnych za przejazd po drodze</p>

			<p>krajowej kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną bez uiszczenia tej opłaty są uprawnione podmioty, o których mowa w art. 131 ust. 1. Zatem to z wskazanymi w ustawie o drogach publicznych podmiotami dostawca EETS powinien współpracować aby umożliwić im zebranie danych umożliwiających nałożenie kary;</p> <p>pkt 12) w projekcie dodano art. 16n nakładający na dostawcę EETS obowiązek zapłaty za przejazd stwierdzony przez podmiot pobierający opłaty, stanowiący wdrożenie art. 7 ust. 2 decyzji;</p> <p>pkt 13) zmiana jest niezasadna bowiem w polskim systemie prawnym klasyfikacja pojazdów do celów związanych z nakładaniem opłat nie jest ustanawiana przez podmioty pobierające opłaty lecz przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 37a ust. 2 Ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 z późn. zm.) a zgodnie z art. 13ha ust. 6 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia: określa drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz ustala dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej;</p> <p>pkt 14) w projekcie dodano przepisy dotyczące zabezpieczenia i ustalenia terminów rozliczania się dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty (art. 16f, 16g, 16o projektu ustawy w nowym brzmieniu);</p> <p>pkt 15) w projekcie dodano przepis, zgodnie z którym „<i>Umowę, o której mowa w art. 16a ust. 1 pkt 1 oraz art. 16d pkt 1, zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16k pkt 3 lit. c. Zawarcie umowy może podlegać także innym warunkom, niż określone w informacji o obszarze EETS, zgodnie z art. 5 ust. 3 akapit drugi zdanie drugie decyzji.</i>” (16o ust. 1 projektu ustawy w nowym brzmieniu);</p> <p>pkt 16) w projekcie dodano przepis stanowiący, że dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłaty ani podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłatę (art. 16f ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu);</p> <p>pkt 17) zmiana jest niezasadna bowiem decyzja nie wskazuje aby tylko użytkownicy EETS mieli</p>
--	--	--	---

			<p>ponosić opłaty na rzecz dostawców EETS (odp. w pkt a);</p> <p>art. 16n) - w projekcie dodano przepis, zgodnie z którym wysokość opłaty zostanie ustalona w umowie (art. 16t projektu ustawy w nowym brzmieniu) zatem podmiot pobierający opłaty może dążyć do ustalenia w umowie stawki opłaty równej co najmniej wydatkom poniesionym w związku z jego udziałem w tej ocenie jeśli uzna to za uzasadnione.</p>
51	Autostrada Wielkopolska S.A	brak pełnej regulacji umieszczania urządzeń pokładowych na tzw. czarnej liście	<p>Art. 16f – brak pełnej regulacji umieszczania urządzeń pokładowych na tzw. czarnej liście</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>To do zadań dostawcy EETS należy ustalenie, w jakich sytuacjach urządzenie powinno znaleźć się na tzw. czarnej liście. Można przypuszczać, że umowa między dostawcą EETS a użytkownikiem EETS zapewne będzie zawierać postanowienia dotyczące tego zagadnienia bowiem będą się one wiązać z zaprzestaniem świadczenia usługi EETS.</p> <p>Zgodnie z nowym brzmieniem projektu ustawy umowa między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty powinna określać zasady i sposób dostarczenia tzw. „czarnych list” (art. 16o ust. 2 pkt 4 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba, że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczal opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll).</p>
52	Autostrada Wielkopolska S.A	Zasugerowano odstępianie od używania pojęcia „urządzenie wycofane z użytkowania”	<p>Art. 16f ust. 3 i ust. 4 – niejasne wyrażenie „urządzenie wycofane z użytkowania”</p> <p>Uwaga została uwzględniona.</p> <p>Odstąpiono od posługiwania się pojęciem „wycofane z użytkowania” i uznano, że przepis dotyczy urządzeń, które jest blokowane (art. 16h projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>
53	Autostrada Wielkopolska	W uwadze wskazano, że projekt powinien określać minimalną	<p>Art. 16f ust. 4 i 5 – nieprawidłowy rozkład ryzyk między dostawcą EETS a podmiotem</p>

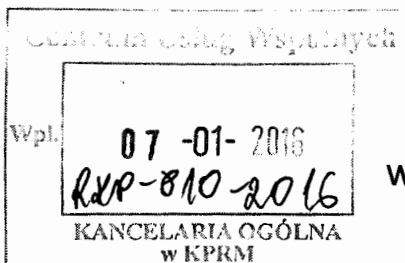
	S.A	<p>częstotliwość przekazywania przez dostawców EETS tzw. czarnych list oraz określać moment odpowiedzialności dostawcy EETS za opłaty naliczane przez urządzenie umieszczone na takiej liście jako moment nie tylko jej przekazania lecz również wprowadzenia do systemu podmiotu pobierającego opłaty danych w niej zawartych.</p>	<p>pobierającym opłaty</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Natomiast odnośnie minimalnej częstotliwości przekazywania danych uwagę uwzględniono pośrednio tzn. ustawodawca nie określił w ustawie częstotliwości przekazywania wykazu urządzeń przeznaczonych do zablokowania lecz wskazał, że takie postanowienie powinno znaleźć się w umowie natomiast pozostawił swobodę w zakresie ustalenia jaka to będzie częstotliwość stronom umowy. Takie rozwiązanie jest zgodne z decyzją, w której w art. 7 ust. 3 wskazano, że <i>„Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on uaktualniany.”</i></p> <p>Aby jednoznacznie określić moment, w którym dostawca EETS przestaje być odpowiedzialny za uiszczanie opłat za przejazdy użytkownika EETS w nowym brzmieniu projektu ustawy wskazano,</p> <p>że <i>„Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie.”</i> (art. 16h ust. 7 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p> <p>Powyższy przepis jest zgodny z art. 7 ust. 3 decyzji. Zważywszy na brzmienie decyzji należy uznać, że nie jest możliwe ujęcie w ustawie przepisu wskazującego inny moment ustania odpowiedzialności dostawcy EETS.</p>
54	Autostrada Wielkopolska S.A	brak określenia zasad rozliczeń między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty	<p>Art. 16g ust. 4 – brak określenia zasad rozliczeń między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Informuję, że w nowym brzmieniu ustawy znajduje się przepis wskazujący jakie kwestie powinny zostać uregulowane w umowie (art. 16o ust. 2 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Przepis ten zawiera katalog otwarty zatem kwestie wskazane w uwadze mogą również zostać ujęte w przedmiotowej umowie.</p>

			Przepisy ustawy uzupełniono również o przepisy dotyczące obowiązku ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w załączniku I do decyzji (art. 16f i 16g projektu ustawy w nowym brzmieniu).
55	Autostrada Wielkopolska S.A	brak sprecyzowania w projekcie z jakim wyprzedzeniem podmiot pobierający opłaty informuje o planowanej zmianie stawek opłat	<p>Art. 16h – nieprecyzyjne i sprzeczne z Dyrektywą oraz Decyzją określenie obowiązków podmiotów pobierających opłatę</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Odnosząc się do uwagi o braku sprecyzowania w projekcie z jakim wyprzedzeniem podmiot pobierający opłaty informuje o planowanej zmianie stawek opłat należy zauważyć, że w polskim systemie prawnym parametry klasyfikacji pojazdów nie są ustanawiane przez podmioty pobierające opłaty lecz przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 37a ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 z późn. zm.)) a zgodnie z art. 13ha ust. 6 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia: określa drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz ustala dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej. Mając jednak na uwadze, że na podmioty pobierające opłaty oraz na państwa członkowskie załącznik VI do decyzji nałożył pewien obowiązek tj. informowania o wymienionych w nim danych, w projekcie ustawy w celu zapewnienia spójności przepisów, na podmiot pobierający opłaty w art. 16h pkt 5 nałożono obowiązek niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d. Można zauważyć, że w pkt. 3 Załącznika VI do decyzji, który został wdrożony omawianymi przepisami, nie sprecyzowano terminów przekazywania informacji o planowanych zmianach</p> <p>Do uwagi dotyczącej odwołania się w projekcie do załącznika II do decyzji odniesiono się w odpowiedzi na pkt. c uwag ogólnych.</p> <p>Do uwagi dotyczącej konieczności zapewnienia funkcjonowania usługi w przypadku zakłócenia funkcjonowania systemu odniesiono się w odpowiedzi na pkt. c uwag ogólnych.</p>
56	Autostrada Wielkopolska S.A	Zarzut braku określenia częstotliwości kontroli sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS	Art. 16j ust. 1 – brak określenia częstotliwości kontroli sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS

			<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Natomiast odnosząc się do uwagi, że wskazane jest aby projekt określał jak często podmiot pobierający opłaty może sprawdzać sposób świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS informuję, iż art. 5 ust. 6, który ma być transponowany do polskiego porządku prawnego, nie określa częstotliwości takich kontroli lecz odwołuje się do liczby pojazdów mających podlegać kontroli. Wobec powyższego nie uznaje się za zasadne uwzględnienie tej uwagi skoro zasugerowany zapis nie znajduje się w decyzji i w ocenie resortu jest to kwestia, która powinna zostać ustalona w umowie między zainteresowanymi podmiotami. W celu zapewnienia aby postanowienia umowne odpowiadały wymogom decyzji w projekcie ustawy wskazano, że umowa między tymi podmiotami powinna określać w szczególności „<i>formy sprawdzania sposobu świadczenia usługi, o którym mowa w art. 16m, ustalone z uwzględnieniem z art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE</i>” (art. 16o ust. 2 pkt 9 projektu ustawy w nowym brzmieniu). Zatem postanowienia te mogą być bardziej szczegółowe niż wynika to z decyzji pod warunkiem aby nie były sprzeczne z powołanym przepisem decyzji.</p> <p>Odnosząc się do uwagi, iż „<i>nie jest możliwe, aby sprawdzenie sposobu świadczenia przez dostawcę EETS nie utrudniało świadczenia tej usługi</i>” wydaje się, iż nie jest to tak jednoznaczne jak zasugerowano w uwadze i nie można wykluczyć, że w przypadku stosownych ustaleń między stronami nie będzie to tak uciążliwe jak wskazano w uwadze. Jednak uwagę aby słowo „<i>utrudniać</i>” zastąpić słowem „<i>uniemożliwiać</i>” uwzględniono (art. 16m ust. 3 projektu ustawy w nowym brzmieniu).</p>
57	Autostrada Wielkopolska S.A	postulat, iż koszty postępowania pojednawczego powinny być ponoszone przez Skarb Państwa	<p>Art. 16p - 16x – konieczność uzupełnienia i doprecyzowania przepisów dotyczących kosztów postępowania pojednawczego</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Odnosząc się do postulatu, iż koszty postępowania pojednawczego powinny być ponoszone przez Skarb Państwa można zauważyć, że zaproponowane w projekcie rozwiązanie nie odbiega od rozwiązań stosowanych w ustawodawstwie polskim bowiem zgodnie np. z art. 98 ust. 1 Kodeksu postępowania cywilnego „<i>Strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu).</i>”</p>

			<p>W uwadze zarzucono, że projekt nie zabezpiecza stron przed sztucznym, nieuzasadnionym zawyżaniem kosztów oraz wydatków związanych z postępowaniem pojednawczym.</p> <p>Nie wydaje się prawdopodobne aby strona, której argumentacja może nie zyskać akceptacji Komisji i wobec tego będzie zmuszona pokrywać koszty postępowania, dokonywała licznych zbyt wysokich wydatków związanych z dowodzeniem swej racji w ramach postępowania przez Komisją. Kwestia, czy dany wydatek jest uzasadniony, czy nie uzasadniony może budzić kolejne spory. Zatem zasadne jest założenie racjonalności stron i uznanie, że przedkładane dokumenty przedstawiane są Komisji w celu dowiedzenia zasadności prezentowanych racji, a więc są zasadne.</p> <p>Każda ze stron musi brać pod uwagę, że jeśli zostanie wydana niekorzystna dla niej opinia wówczas będzie musiała ponieść koszty postępowania. Taka konstrukcja przepisów dotyczących obowiązku ponoszenia kosztów postępowania „wymusza” racjonalność stron w zakresie decyzji co do kosztów postępowania.</p> <p>Zważywszy, że zgodnie z art. 16t ust. 7 „Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne pokrywa w całości koszty postępowania.” Za oczywiste należy uznać, że zaliczka wpłacona przez drugą stronę (art. 16t ust. 5) podlega zwrotowi na jej rzecz. Analogicznie należy rozpatrywać sytuację, w której zaliczki nie zostaną wykorzystane na poczet kosztów postępowania.</p> <p>Natomiast w związku ze zgłoszoną uwagą uzupełniono projekt ustawy o przepis, zgodnie z którym w przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek zwrotu całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.</p>
58	Autostrada Wielkopolska S.A	W uwadze podniesiono dwie kwestie tj. wprowadzenie do przepisów możliwości połączenia kilku sporów do wspólnego rozpoznania oraz przesądzenie, czy określony zakres i istota sporu są wiążące dla Komisji.	<p>Art. 16p - 16x – pozostałe uwagi dotyczące postępowania pojednawczego</p> <p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Odnosząc się do zagadnienia połączenia kilku sporów do rozpatrzenia w ramach jednego postępowania należy zauważyć, że zgodnie z projektem ustawy - art. 16p ust. 2 „Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu.”</p>

		<p>Zatem nie wydaje się uzasadnione powoływanie kilku Komisji a następnie rozsądzanie, która z nich powinna rozstrzygać daną sprawę. Należy mieć również na uwadze, że wdrażana decyzja a co za tym idzie, również ustawa, przewiduje termin wydania uchwały przez Komisję tj. 6 miesięcy (art. 16s ust. 1), który mógłby być trudny do dotrzymania w przypadku ewentualnego łączenia postępowań. Wobec powyższego należy podkreślić, że to strona wskazuje zakres i istotę sporu we wniosku o powołanie Komisji i na tym etapie powinna określić obszary sporne związane z negocjacjami bądź zawartą umową. Należy również zauważyć, że członkowie Komisji będą zapewne wybierani z uwzględnieniem ich wiedzy specjalistycznej w dziedzinie, której dotyczyć będzie spór, zatem w przypadku kilku różnorodnych tematycznie sporów należy uznać za zasadne, że rozpatrywałyby je Komisja w różnym składzie.</p> <p>Natomiast odnośnie zagadnienia, czy określony przez wnioskodawcę zakres i istota sporu są wiążące dla Komisji należy zauważyć, że zgodnie z brzmieniem art. 16s ust. 1 projektu ustawy kierowanego do konsultacji publicznych „<i>Komisja kończy postępowanie wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do istoty sporu, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.</i>” Mając na uwadze zaprezentowane wątpliwości dokonano zmiany brzmienia ww. przepisu, tak aby wskazywał jednoznacznie, iż uchwała dotyczy zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku a więc zakreślonego przez wnioskodawcę.</p>
--	--	--



Warszawa, dnia 4 stycznia 2016 r.

KPRM



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1171.2014/bc/22

dot.: RM-10-104-15 NOWY TEKST z 31.12.2015r.

Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Sekretarz,

w związku z przedłożonym projektem ustawy, mając na uwadze zmiany dokonane w projekcie w celu uwzględnienia zastrzeżeń Komisji Europejskiej zawartych w uzasadnionej opinii z dnia 19 listopada 2015 r. skierowanej do Rzeczypospolitej Polskiej w związku z nieprzebrnięciem przepisów art. 3, art. 10 i art. 19 ust. 1 decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych, w związku z art. 3 ust. 4 dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat we Wspólnocie (naruszenie nr 2014/2133), pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższego pragnę zauważyć, że ze względu na postępowanie, wszczęte w tej sprawie przez Komisję Europejską, którego przedmiotem jest m.in. niewykonanie niektórych postanowień decyzji Komisji 2009/750/WE w terminie określonym w ww. art. 3 ust. 4 dyrektywy 2004/52/WE wskazane jest pilne prowadzenie prac legislacyjnych nad projektem.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Aleksander Stepkowski

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Pan Andrzej Adameczuk
Departament Spraw Zagranicznych
Minister Infrastruktury i Budownictwa
wpłynęło 07-01-2016