



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja

Druk nr 342

Warszawa, 24 kwietnia 2020 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

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

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Sylwestra Tułajewa.

(-) Waldemar Andzel; (-) Marek Ast; (-) Barbara Bartuś; (-) Joanna Borowiak; (-) Krzysztof Czarnecki; (-) Zbigniew Dolata; (-) Elżbieta Duda; (-) Barbara Dziuk; (-) Ewa Filipiak; (-) Grzegorz Gaża; (-) Jarosław Gonciarz; (-) Czesław Hoc; (-) Lech Kołakowski; (-) Henryk Kowalczyk; (-) Krzysztof Janusz Kozik; (-) Leonard Krasulski; (-) Marta Kubiak; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Grzegorz Lorek; (-) Jerzy Materna; (-) Anna Milczanowska; (-) Kazimierz Moskal; (-) Elżbieta Płonka; (-) Piotr Polak; (-) Violetta Porowska; (-) Urszula Rusecka; (-) Agnieszka Soin; (-) Marek Suski; (-) Andrzej Szlachta; (-) Ewa Szymańska; (-) Adam Śnieżek; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Robert Telus; (-) Ryszard Terlecki; (-) Mariusz Trepka; (-) Sylwester Tułajew; (-) Jan Warzecha; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Jarosław Zieliński.

U S T A W A

z dnia 2020 r.

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 i 471) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 13ha dodaje się art. 13haa w brzmieniu:

„Art. 13haa. 1. Minister właściwy do spraw transportu realizuje politykę państwa w zakresie opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72 i 278).

2. W związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu:

1) określa kierunki rozwoju sieci dróg objętych poborem opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;

2) prowadzi analizy kierunków rozwoju sieci drogowej, stawek opłaty elektronicznej na poszczególnych drogach lub ich odcinkach, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, mając na względzie politykę transportową państwa;

3) prowadzi działalność analityczną i prognostyczną dotyczącą:

a) zjawisk występujących w obszarze natężenia ruchu drogowego na podstawie danych z systemu opłat, o których mowa w ust. 1, w szczególności mających wpływ na przychody z ich tytułu,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, z dnia 6 września 2001 r o transporcie drogowym, z dnia 4 września 1997 r o działach administracji rządowej 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z dnia 29 kwietnia 2016 r. o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w zakresie działów administracji rządowej budżet i finanse publiczne, z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, z dnia z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

b) działania i rozwoju systemów poboru i kontroli prawidłowości uiszczenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej stosowanych w Rzeczypospolitej Polskiej i na świecie, w szczególności w Unii Europejskiej, oraz rozwiązań w nich wykorzystywanych;

4) realizuje lub koordynuje współpracę z innymi państwami oraz międzynarodowymi organami, organizacjami i instytucjami w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej;

5) zapewnia uczestnictwo swojego przedstawiciela w posiedzeniach komitetów, o których mowa w art. 9c ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 187 z 20.07.1999, str. 42), zwanej dalej „dyrektywą 1999/62/WE”, i art. 5 ust. 1 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);

6) ma prawo wnioskować o uczestnictwo przedstawicieli podmiotu pobierającego opłaty w posiedzeniach komitetów, o których mowa w pkt 5, jeśli jest to uzasadnione przedmiotem posiedzenia;

7) przekazuje do Komisji Europejskiej informacje i dane dotyczące elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE, oraz sprawozdania, o których mowa w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy.

3. Działania, o których mowa w ust. 2 pkt 4-6 są podejmowane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”;

2) w art. 13hb:

a) uchyla się ust. 1,

b) po ust. 1b dodaje się ust. 1ba i 1bb w brzmieniu:

„1ba. Opłatę elektroniczną pobiera Szef Krajowej Administracji Skarbowej, zwany dalej „Szefem KAS”.

1bb. Opłata elektroniczna jest pobierana za pomocą systemu teleinformatycznego zwanego dalej „Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS”.”;

c) uchyla się ust. 1c,

d) uchyla się ust. 1f-1j,

e) ust. 1k otrzymuje brzmienie:

„1k. Świadczenie usług z zakresu projektowania, budowy, rozwoju, wdrożenia, utrzymania lub wsparcia urządzeń i elementów Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty, może być realizowane przez podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1-3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych, zwany dalej „Podmiotem Wyznaczonym.”,

f) w ust. 1m wyrazy „Głównego Inspektora Transportu Drogowego” zastępuje się wyrazami „ministra właściwego do spraw finansów publicznych”,

g) ust. 1n i 1o otrzymują brzmienie:

„1n. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć Podmiot Wyznaczony oraz określić zakres realizowanych przez niego usług, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 1l, a także mając na względzie interes Skarbu Państwa oraz zapewnienie możliwości wykorzystania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS do udostępniania danych osobowych w sposób określony w art. 51a ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 505 i 568).

1o. W przypadku gdy Podmiot Wyznaczony jest nadzorowany albo podlega ministrowi innemu niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1n, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.”,

h) uchyla się ust. 1p,

i) w ust. 1r wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw finansów publicznych zawiera z Podmiotem Wyznaczonym umowę, zwaną dalej „umową o świadczenie usług”, która określa w szczególności:”,

j) ust. 1t otrzymuje brzmienie:

„1t. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 1r pkt 5, obejmuje uzasadnione koszty oraz rozsądny zysk Podmiotu Wyznaczonego.”;

3) art. 13he otrzymuje brzmienie:

„Art. 13he. Szef KAS może wykorzystywać System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS w celu udostępniania danych osobowych w sposób określony w art. 51a ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.”;

4) po art. 13he dodaje się art. 13hf w brzmieniu:

„Art. 13hf. 1. W związku z poborem opłaty elektronicznej Szef KAS gromadzi informacje i dane dotyczące elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej w zakresie niezbędnym do wykonania przez ministra właściwego do spraw transportu obowiązku przekazania Komisji Europejskiej informacji i danych zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE.

2. Informacje i dane gromadzone przez Szefa KAS obejmują w szczególności liczbę kilometrów przejechanych przez pojazdy, o których mowa w art. 13 ust.1 pkt 3, po drogach krajowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, w podziale na poszczególne kategorie, o których mowa w art. 13ha ust. 3, i z uwzględnieniem różnicowania stawek opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi lub emisję spalin pojazdu samochodowego, w przypadku wprowadzenia takiego różnicowania zgodnie przepisami wydanymi na podstawie art. 13ha ust. 7 pkt 1.”;

5) w art. 13i:

a) dodaje się ust. 3a–3f w brzmieniu:

„3a. Na potrzeby poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, za pomocą Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS są stosowane urządzenia mobilne, zewnętrzne systemy lokalizacyjne oraz urządzenia pokładowe, wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. W celu poboru opłaty elektronicznej urządzenia pokładowe mogą być zapewnione przez Szefa KAS, w przypadku niewystarczającej ich dostępności. W przypadku wykorzystywania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS przepisu ust. 3 nie stosuje się.

3b. Dane geolokalizacyjne niezbędne do poboru opłaty elektronicznej, przekazywane z urządzenia, o którym mowa w ust. 3a, do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS obejmują współrzędne geograficzne dotyczące położenia pojazdu samochodowego, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych. Dane geolokalizacyjne mogą być przekazywane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego podmiotu, z którym korzystający z dróg publicznych, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, zawarł umowę na obsługę zewnętrznego systemu lokalizacji albo urządzenia pokładowego.

3c. Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację na temat

wymogów technicznych przekazywania danych geolokalizacyjnych niezbędnych do poboru opłaty elektronicznej, w szczególności specyfikację techniczną interfejsu, protokoły komunikacyjne i szyfrujące oraz sposób uwierzytelnienia komunikacji.

3d. Szef KAS udostępnia nieodpłatne oprogramowanie przeznaczone do instalacji na urządzeniu mobilnym, o którym mowa w ust. 3a.

3e. Szef KAS wydaje zgodę na przyłączenie systemu teleinformatycznego, o którym mowa w 3b, do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS po przeprowadzeniu testów integracyjnych zakończonych wynikiem pozytywnym, potwierdzających poprawność danych i sposób ich przekazywania, zgodnie z ust. 3c.

3f. Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację na temat sposobu przeprowadzenia testów, o których mowa w ust. 3e.”,

b) w ust. 4a wyrazy „o których mowa w ust. 3” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 3 i 3a”,

c) po ust. 4a dodaje się ust. 4aa i 4ab w brzmieniu:

„4aa. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie mobilne albo urządzenie pokładowe jest obowiązany zapewnić działanie tego urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w ust. 3d albo urządzenia pokładowego.

4ab. Kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu w przypadku gdy właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284 i 568), zwany dalej „właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”, nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie tych danych.”,

d) ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 i 3a lub w art. 161 ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.”,

e) po ust. 4b dodaje się ust. 4c w brzmieniu:

„4c. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu są obowiązani wyposażyć pojazd samochodowy w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo

prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem i zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych z tego urządzenia, przez okres przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.”;

6) po art. 13i dodaje się art. 13ia-13ie w brzmieniu:

„Art. 13ia. 1. W celu uiszczania opłat z wykorzystaniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, jest obowiązany dokonać rejestracji w rejestrze uiszczających opłatę. Rejestracji nie dokonuje się w przypadku uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem usługi EETS.

2. Rejestr uiszczających opłatę zawiera dane:

- 1) właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu;
- 2) urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, w tym urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w art. 13ia ust. 3d;
- 3) pojazdów samochodowych, przyczep i naczep;
- 4) dotyczące trybu wnoszenia opłat elektronicznych oraz wnoszonego zabezpieczenia;
- 5) korzystającego, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu samochodowego.

3. Rejestr uiszczających opłatę jest prowadzony przez Szefa KAS w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

4. Szef KAS jest administratorem danych, w tym danych osobowych, przetwarzanych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

5. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu dokonując rejestracji podaje:

1) imię i nazwisko lub nazwę właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, adres zamieszkania lub adres jego siedziby;

2) numer PESEL, numer identyfikacji podatkowej albo inny numer identyfikacyjny używany w państwie zamieszkania lub siedziby albo numer, za pomocą którego właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, a jeżeli nie został nadany, nazwę i numer dokumentu stwierdzającego tożsamość osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej będącej właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu oraz nazwę państwa, które ten dokument wydało;

3) dane pojazdu samochodowego, w szczególności:

- a) numer rejestracyjny,
- b) określenie dopuszczalnej masy całkowitej,
- c) poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO),
- d) markę,
- e) model,
- f) rodzaje paliwa,
- g) rok produkcji,
- h) pojemność skokową silnika i maksymalną moc netto silnika,
- i) numer VIN;

4) tryb wnoszenia opłat elektronicznych oraz formę zabezpieczenia, jeżeli jest wymagane.

6. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu podaje dane, o których mowa w ust. 5 pkt 3, jeżeli dane te nie zostały zgłoszone do centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym lub Centralnego Rejestru Danych Podatkowych, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

7. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu dołącza:

1).odwzorowania cyfrowe dokumentów potwierdzających dane, o których mowa w ust. 5 pkt 3, jeżeli dane te nie zostały zgłoszone do centralnej ewidencji pojazdów;

2).odwzorowanie cyfrowe potwierdzenia złożenia zabezpieczenia w formie pieniężnej lub dokumentu potwierdzającego złożenie zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, jeżeli jest wymagane, oraz składa, nie później niż w następnym dniu roboczym po dokonaniu rejestracji, Szefowi KAS oryginał dokumentu potwierdzającego złożenie zabezpieczenia.

8. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu rejestruje urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, i uzyskuje numer referencyjny dla każdego zarejestrowanego urządzenia.

9. Dokonanie czynności, o których mowa w ust. 1, wymaga uwierzytelnienia.

10. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany aktualizować dane zawarte w rejestrze uiszczających opłatę niezwłocznie, nie później niż przed rozpoczęciem przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

11. W razie stwierdzenia, że podane dane, o których mowa w ust. 5, wpływające na wysokość opłaty elektronicznej są niezgodne ze stanem faktycznym lub nie są potwierdzone w złożonych dokumentach Szef KAS usuwa dane zawarte w rejestrze, o których mowa w ust. 2.

12. W przypadku, o którym mowa w ust. 11, opłatę elektroniczną nalicza się według najwyższej stawki określonej w przepisach wydanych na podstawie w art. 13ha ust. 6.

13. Szef KAS zawiadamia bez zbędnej zwłoki, za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu o usunięciu danych.

14. Na usunięcie danych, o którym mowa w ust. 11, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu może wnieść sprzeciw do Szefa KAS, w terminie 14 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 13. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu ust. 12 nie stosuje się.

15. W przypadku gdy urządzenia, o których mowa w 13i ust. 3a, nie zapewniają prawidłowego przekazywania danych geolokalizacyjnych, urządzenia te są wykreślane z rejestru uiszczających opłatę.

16. W przypadku, o którym mowa w ust. 15, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest informowany o wykreśleniu urządzenia, o którym mowa w ust. 3a, za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

17. Dane:

1) o których mowa w ust. 2, są przechowywane przez 12 miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu zaprzestał przejazdu po drogach krajowych lub ich odcinkach, na których pobiera się opłatę elektroniczną,

2) geolokalizacyjne, są przechowywane nie dłużej niż 6 miesięcy licząc od dnia zakończenia danego przejazdu po drogach krajowych

- chyba że przed upływem tego terminu wszczęte zostało postępowanie administracyjne lub postępowanie w sprawach o wykroczeniach, w którym te dane są niezbędne, w takim przypadku dane te są przechowywane do czasu zakończenia postępowania.

18. Szef KAS dokonuje weryfikacji danych geolokalizacyjnych nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając zbędne dane.

19. Rejestracji, o której mowa w ust. 1, dokonuje również korzystający z dróg publicznych niebędący właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu. Do korzystającego z dróg publicznych niebędącego właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu przepisy ust. 1-18 stosuje się, przepisy art. 13i stosuje się odpowiednio.

20. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób uwierzytelniania korzystającego z dróg publicznych uwzględniając potrzebę zapewnienia przekazywania prawidłowych danych do rejestru.

Art. 13ib. 1. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany przed rozpoczęciem przejazdu po drogach, o których mowa w art. 13ha ust. 1, uzupełnić rejestr uiszczających opłatę o:

1) kategorię pojazdu, o której mowa art. 13ha ust. 3 lub liczbę osi pojazdu - w przypadku, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 7 pkt 1;

2) numery rejestracyjne przyczepy lub naczepy stanowiących zespół pojazdów z pojazdem, o którym mowa w art. 13ia ust. 5 pkt 3;

3) numer referencyjny urządzenia wykorzystywanego w pojeździe, o którym mowa w art. 13ia ust. 8.

2. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany, niezwłocznie aktualizować dane, o których mowa w ust. 1.

3. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany, po uzupełnieniu rejestru przekazać numer referencyjny, o którym mowa w art. 13ia ust. 8, kierującemu pojazdem samochodowym.

4. W przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, o którym mowa w art. 13ia ust. 8, kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu.

Art. 13ic. 1. W przypadku stwierdzenia przerwy trwającej dłużej niż 15 minut w nadawaniu sygnału pozycjonowania satelitarnego lub transmisji danych, o których mowa w art. 13i ust. 3a, kierujący pojazdem samochodowym jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej albo opuszcza niezwłocznie drogę, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6. Wznowienie przejazdu po drodze, o której mowa w przepisach wydanych na

podstawie art. 13ha ust. 6, kierujący pojazdem samochodowym może rozpocząć po przywróceniu sygnału lub transmisji danych.

2. W przypadku niedostępności Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, ust. 1 nie stosuje się.

Art. 13id. 1. Analizę danych gromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS może prowadzić wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1350 i 2227 orz z 2020 r. poz. 284).

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje Szefowi KAS na bieżąco wyniki analizy danych gromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych albo instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, do dokonywania analizy danych z Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz wskazać zakres danych podlegających tej analizie, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczanego podmiotu i jego doświadczenie w analizie danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych.

4. W przypadku gdy podmiot, o którym mowa w ust. 3, jest podmiotem, który jest nadzorowany przez ministra innego niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.

Art. 13ie. 1. Szef KAS udostępnia ministrowi właściwemu do spraw transportu w celu realizacji jego ustawowych zadań, w tym kształtowania polityki transportowej, sieci dróg płatnych oraz stawek opłaty elektronicznej dane zgromadzone w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

2. Sposób udostępnienia danych, o którym mowa ust. 1, określa porozumienie zwarte pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a Szefem KAS.

3. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 2, określa się w szczególności:

1) zakres przedmiotowy i rodzaje udostępnianych danych oraz terminy i tryb ich przekazywania;

2) zakres informacji i danych gromadzonych zgodnie z art. 13hf.

4. Szef KAS przekazuje corocznie do dnia 31 marca ministrowi właściwemu do transportu informację dotyczącą poboru opłaty elektronicznej i funkcjonowania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS za rok poprzedni.”;

7) w art. 13j dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Do opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, pobieranej przez Szefa KAS. nie stosuje się:

1) przepisów art. 13i ust. 1, w przypadku poboru tej opłaty z wykorzystaniem technologii automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych,

2) przepisów art. 13i ust. 3. W celu poboru tej opłaty urządzenia pokładowe, o których mowa w art. 13i ust. 3a, mogą być w przypadku niewystarczającej ich dostępności, zapewnione przez Szefa KAS.”;

8) w art. 13k:

a) w ust. 1:

- w pkt 2 wyrazy „1500 zł” zastępuje się wyrazami „2500 zł”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2d w brzmieniu:

„2a. Za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 13ia ust. 1

- wymierza się karę pieniężną w wysokości 3000 zł.

2b. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa:

1) w art. 13ia ust. 5 pkt 1 i 2 oraz art. 13ib ust. 1 pkt 2

- wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł,

2) w art. 13ia ust. 5 pkt 3 i art. 13ib ust. 1 pkt 1 i 3

- wymierza się karę pieniężną w wysokości 3000 zł.

2c. Za niedołączenie dokumentów, o których mowa w art. 13ia ust. 7

- wymierza się karę pieniężną w wysokości 1000 zł.

2d. Za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 13ia ust. 10 i art. 13ib ust. 2

- wymierza się karę pieniężną w wysokości 2500 zł.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a-2d, wymierza się właścicielowi albo posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu albo korzystającemu z drogi.”;

d).w ust. 6 w pkt 1 po wyrazach „ust. 2 pkt 2” dodaje się wyrazy „i ust. 2a-2d”,

e).po ust. 8 dodaje się ust. 8a-8c w brzmieniu:

„8a. Kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, w trybie przedpłaty, nie wymierza się, jeśli do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, zostały przekazane dane geolokalizacyjne, a właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu uiszczył opłatę w terminie 3 dni od daty zakończenia przejazdu. Informacje o wysokości nieuiszczonej opłaty, są dostępne za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

8b. Przepisu ust. 8a nie stosuje się, jeśli do ujawnienia naruszenia doszło w wyniku kontroli, o której mowa w art. 13l, podczas przejazdu po drodze określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

8c. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2a-2d, wymierza się w wysokości 500 zł, jeśli korzystający z dróg publicznych niebędący właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu zgłosił do rejestru uiszczających opłatę wyłącznie samochody osobowe o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.”,

f) w ust. 9 wyrazy „o których mowa w ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1-2d”;

9) art. 13l:

a) w ust. 1 wyrazy „o którym mowa w art. 13i ust. 3” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1d w brzmieniu:

„1a. Główny Inspektor Transportu Drogowego może wykorzystywać przy kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Zasady dotyczące wykorzystywania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS określa porozumienie zawarte pomiędzy Szefem KAS a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

1b. Kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontrolę używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań mogą przeprowadzać również funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej.

1c. Funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej, który ujawni naruszenie, o którym mowa w ust. 1b, za które ustawa przewiduje karę pieniężną przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

1d. W celu wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego jest upoważniony do dostępu do danych osobowych zawartych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb, sposób i zakres kontroli, o której mowa w ust. 1, wykonywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uwzględniając technologię wykorzystaną w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.”;

10) w art. 13m w ust. 1 w zdaniu pierwszym, w ust. 2, w ust. 3 w pkt 3, w ust. 5 we wprowadzeniu do wyliczenia, w ust. 6 oraz w ust. 10 wyrazy „, o których mowa w art. 13k ust. 1 lub 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa w art. 13k ust. 1-2d”;

11) w art. 13n wyrazy „, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa w art. 13k ust. 1-2d”;

12) po art. 13n dodaje się art. 13na w brzmieniu:

„Art. 13na 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli niedopełnienia obowiązku o którym mowa w art. 13i ust. 4aa albo w art. 13ic ust. 1

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

2. Prawo do nakładania i pobierania grzywny w drodze mandatu karnego za czyn, o którym mowa w ust. 1, przysługuje inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego i funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej.

3. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2019 r. poz.1123, 1556 i 1694).”;

13) art. 13o otrzymuje brzmienie:

„Art. 13o. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, w związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1ba i art.131 ust.1, a także art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, Szef KAS może instalować stacjonarne i przenośne urządzenia służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz poboru opłaty za przejazd autostradą, wraz

z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia. Czynności tych należy dokonać w porozumieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

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

3. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Szefa KAS na cele związane z realizacją zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1ba i art. 131 ust. 1, a także art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

4. Zarząd drogi użycza Szefowi KAS grunty w pasie drogowym na cele związane z instalacją urządzeń, o których mowa w ust. 1. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 65, 284 i 471) nie stosuje się.

5. Do Szefa KAS należy utrzymanie, serwis, przenoszenie, usuwanie i wymiana urządzeń, o których mowa w ust. 1.

6. Szef KAS może zlecać w swoim imieniu innym podmiotom wykonywanie zadań, o których mowa w ust. 1 i 5.

7. Zadania, o których mowa w ust. 1 i 5, są finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego.”;

14) w art. 16i w ust. 1 w pkt 4 wyrazy „o którym mowa w art. 13l ust. 1” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 13l ust. 1 oraz 1b”;

15) w art. 18 w ust. 2 pkt 9b otrzymuje brzmienie:

„9b) współpraca z Szefem KAS w zakresie dostosowania infrastruktury dróg krajowych do poboru opłaty elektronicznej i kontroli oraz opłaty za przejazd autostradą;”;

16) w art. 40a:

a) ust. 1c otrzymuje brzmienie:

„1c. Kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1-2d są przekazywane na wyodrębniony rachunek pomocniczy Głównego Inspektora Transportu Drogowego.”;

b) po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu:

„1ca. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 3 oraz grzywny, o których mowa w 13na ust. 1, są przekazywane na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Szef KAS przekazuje wpłacone opłaty i grzywny na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.”;

c) w ust. 5:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia:”;

- uchyla się pkt 4;

17) w art. 40d wyrazy „o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa 13k ust. 1-2d.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72 i 278) wprowadza się następujące zmiany:

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

„1) Szef Krajowej Administracji Skarbowej, zwany dalej „Szefem KAS”;

2) w art. 37ab w ust. 1 w pkt 13 wyrazy „Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej” zastępuje się wyrazami „Szefowi KAS”;

2) w art. 37c, w art. 37gb w ust. 1, w 3 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 9, w art. 37gc, w art. 39b w ust. 1 pkt 5, w art. 39k w ust. 4 użyte w różnym przypadku wyrazy „Głównego Inspektora Transportu Drogowego” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Szefa KAS”;

3) w art. 37gb:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 1;

b) w ust. 4 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy pobór opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1, odbywa się z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w art. 13i ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, obsługę użytkowników

autostrady płatnej oraz wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, Szef KAS może zlecić w szczególności:”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Szef KAS, udzielając zamówienia, o którym mowa w ust. 6, zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej ministra właściwego do spraw finansów publicznych ogłoszenie o udzielonym zamówieniu.”,

d) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Szef KAS niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej ministra właściwego do spraw finansów publicznych informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 6, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 3 lub z którym zawarto porozumienie, o którym mowa w ust. 5 albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia.”;

4) w art. 39f w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.”,

5) w art. 39l:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1,

b) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu, z wyjątkiem wypłat na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 i 6 lit. b;”;

– uchyla się pkt 4;

c) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw finansów publicznych zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające szczegółowy:

1) sposób i tryb przekazywania przychodów z opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz opłat za przejazd autostradą;

2) sposób i termin dokonywania wypłat ze środków Funduszu na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 i 6 lit. b;

3) sposób i termin przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych informacji do ministra właściwego do spraw transportu o przewidywanej kwocie:

a) przychodów z opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłat za przejazd autostradą pobieranych przez Szefa KAS,

b) wydatków na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 i 6 lit. b

- na potrzeby przygotowania projektu planu finansowego, o którym mowa w art. 39n ust. 1.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2020 r. poz. 110 i 284) w art. 80c ust. 2a po wyrazach „ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych,” dodaje się wyrazy „oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych,”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 954, 1248, 1696 i 2170 oraz z 2020 r. poz. 284) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 w ust. 2 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) pobór opłaty elektronicznej za przejazd po drogach publicznych.”;

2) w art. 27 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) opłat za korzystanie z infrastruktury, o której mowa w pkt 1;”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 48 uchyla się ust. 2;

2) w art. 50 uchyla się pkt 3a-3c;

3) w art. 51:

a) w ust. 6 w pkt 1 uchyla się lit. ba-bc,

b) w ust. 7 wyrazy „o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a-bb” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. a-b”;

4) w art. 54 w ust. 2:

a) w pkt 11a skreśla się wyrazy „poborem opłaty elektronicznej i”;

b) uchyla się pkt 11b i 11c;

5) w art. 55 ust. 1 w pkt 3a wyrazy „o którym mowa w art. 13i ust. 3” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a”;

6) w art. 55b:

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

„1a. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Główny Inspektor Transportu Drogowego, wojewódzcy inspektorzy i Szef Krajowej Administracji Skarbowej lub osoby przez nich upoważnione wzajemnie udostępniają nieodpłatnie, na podstawie pisemnego wniosku, dane osobowe przetwarzane w związku z realizacją zadań określonych w ustawie.”,

b) w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „o którym mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1 i 1a”;

7) w art. 87 ust. 1 w pkt 5 wyrazy „o którym mowa w art. 13i ust. 3” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a”.

Art. 6. W ustawie z dnia 29 kwietnia 2016 r. o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w zakresie działów administracji rządowej budżet i finanse publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 230) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Ustawa określa zasady wykonywania niektórych projektów informatycznych o publicznym zastosowaniu w rozumieniu art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2019 r. poz. 700, 730, 848, 1590 i 2294), w celu zapewnienia ministrowi właściwemu do spraw budżetu i finansów publicznych, zwanemu dalej „ministrem właściwym do spraw finansów publicznych”, oraz innym organom Krajowej Administracji Skarbowej, systemów i rozwiązań teleinformatycznych, wspierających wykrywanie naruszenia przepisów prawa podatkowego oraz wyższą efektywność poboru podatków niepodatkowych należności budżetowych oraz opłat w oparciu o dane uzyskiwane z systemów teleinformatycznych ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz organów Krajowej Administracji Skarbowej oraz systemów teleinformatycznych służących do obsługi budżetu państwa, jak również obsługę procesów pomocniczych dla realizacji tych zadań.”;

2) w art. 12 pkt 4 trzymuje brzmienie:

„4) środki finansowe przekazywane z Krajowego Funduszu Drogowego na zadania związane przygotowaniem, wdrażaniem, budową i eksploatacją systemów poboru opłat, o których mowa w 39a pkt 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 505 i 568) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 16c dodaje się pkt 16d-16f w brzmieniu:

- „16d) pobór opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.);
- 16e) pobór opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72);
- 16f) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;
- 2) w art. 14 w ust. 1 po pkt 20 dodaje się pkt 20b-20d w brzmieniu:
- „20b) pobór opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- 20c) pobór opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 20d) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;
- 3) w art. 47 ust. 1 w pkt 4 dodaje się przecinek i pkt 5 w brzmieniu:
- „5) realizacją zadań, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 16d-16f;”;
- 4) po art. 51 dodaje się art. 51a w brzmieniu:
- „Art. 51a. 1. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej lub osoby przez niego upoważnione udostępniają nieodpłatnie, na podstawie pisemnego wniosku, dane osobowe przetwarzane w związku z realizacją zadań określonych w art. 2 ust. 1 pkt 16d-16f:
- 1) Policji,
 - 2) Żandarmerii Wojskowej,
 - 3) Straży Granicznej,
 - 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
 - 5) Agencji Wywiadu,
 - 6) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,
 - 7) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
 - 8) Służbie Wywiadu Wojskowego,
 - 9) prokuratorowi,
 - 10) sądom,
 - 11) Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz wojewódzkiemu inspektorowi inspekcji transportu drogowego,

- 12) Biuru Nadzoru Wewnętrznego,
- 13) Służbie Ochrony Państwa,
- 14) dyrektorowi izby administracji skarbowej i naczelnikowi urzędu celno-skarbowego

- w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

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

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) wskazanie okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych;
- 3) wskazanie zakresu danych podlegających udostępnieniu.

3. Szef Krajowej Administracji Skarbowej może wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych, o których mowa w ust. 1, podmiotom, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 i 5–14, bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

4. Udostępnianie danych, o których mowa w ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 3, następuje po złożeniu przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 i 5–14, wniosku zawierającego:

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

5. Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dane, o których mowa w ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 3, jeżeli jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego będąca odbiorcą danych złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 pkt 3.

6. Szef Krajowej Administracji Skarbowej nie udostępnia na podstawie ust. 1 i 3 danych osobowych wskazanych w art. 9 przetwarzanie szczególnych kategorii danych osobowych ust. 1 rozporządzenia 2016/679, chyba że podmiot, o którym mowa w ust. 1, jest ustawowo upoważniony do przetwarzania tych danych.”;

5) w art. 54 w ust. 2 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i na zasadach określonych w tej ustawie;”.

Art. 8. W ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018 r. poz. 12 i 1039) art. 14 w ust 1 pkt 1 i 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) dla ministra właściwego do spraw transportu:

a) w roku 2018 – 1 144 977 zł,

b) w roku 2019 – 1 179 327 zł,

c) w roku 2020 – 957 826 zł,

d) w roku 2021 – 732 644 zł,

e) w roku 2022 – 699 994 zł,

f) w roku 2023 – 737 800 zł,

g) w roku 2024 – 776 765 zł,

h) w roku 2025 – 816 924 zł,

i) w roku 2026 – 858 314 zł,

j) w roku 2027 – 900 972 zł,

2) dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego:

a) w roku 2018 - 40 107 800 zł,

b) w roku 2019 - 60 988 800 zł,

c) w roku 2020 – 39 526 100 zł,

d) w roku 2021 – 26 662 100 zł,

e) w roku 2022 – 29 534 200 zł,

f) w roku 2023 –28 458 400 zł,

g) w roku 2024 –28 904 700 zł,

h) w roku 2025 –29 361 000 zł,

i) w roku 2026 – 29 827 900 zł,

j) w roku 2027 –30 305 300 zł.”.

Art. 9. 1. Szef Krajowej Administracji Skarbowej do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, pobiera opłatę elektroniczną na zasadach określonych w przepisach ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Urządzenia, o których mowa w art. 13i ust. 3, ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, służące do poboru opłat elektronicznych za przejazd do drogach, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, są nabywane i wykorzystywane na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym oraz przepisów wydanych na podstawie tej ustawy, do dnia wskazanego w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych nie dłużej niż do dnia 1 lipca 2021 r. Kontrola urządzeń, o których mowa w zdaniu pierwszym, oraz kontrola sposobu ich wykorzystywania odbywa się zgodnie z przepisami ustawy zmienianej w art. 1 i art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” oraz Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu, informację, o której mowa w ust. 1 i 2. Informacja ta jest publikowana nie później niż 2 miesiące przed datą kończąca możliwość nabywania i wykorzystywania urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3, ustawy zmienianej w art. 1.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” oraz Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu, informację o uruchomieniu Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Art. 10. 1. Kontrolę 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, ustawy

zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań mogą przeprowadzać również funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej.

2. Funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej, który ujawni naruszenie, o którym mowa w ust. 1, za który ustawa przewiduje karę pieniężną przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Art. 11. 1. Z dniem 1 lipca 2020 r. minister właściwy do spraw finansów publicznych wstępuje we wszystkie stosunki prawne w tym umowy i porozumienia których podmiotem był Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z wykonywania zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, i w art. art. 37a ustawy zmienianej w art. 2, bez względu na charakter prawny tych stosunków. Umowy i porozumienia zawarte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zachowują ważność.

2. Szef Krajowej Administracji Skarbowej z dniem 1 lipca 2020 r. wstępuje we wszystkie stosunki prawne w tym umowy których podmiotem był Główny Inspektor Transportu Drogowego na podstawie przepisów art. 40a ust.5 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Umowy dotyczące korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków objętych opłatą elektroniczną, zawarte przez użytkowników z pobierającym opłatę elektroniczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, pozostają ważne przez okres, na który zostały zawarte jednak nie dłużej niż do dnia, o którym mowa w art. 9 ust. 1.

4. Umowy i porozumienia zawarte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zachowują ważność.

5. Szef Krajowej Administracji Skarbowej staje się administratorem danych osobowych, których administratorem był Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, i w art. 37a ustawy zmienianej w art. 2, w szczególności danych dotyczących kont użytkowników urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 12. 1. Z dniem, o którym mowa w art. 9 ust. 1 urządzenia, o których mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie są przyjmowane przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

2. W terminie 12 miesięcy od dnia, o którym mowa w art. 9 ust. 1 użytkownik, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, może

złożyć wniosek o zwrot pobranej kaucji albo zaksięgowanie środków z kaucji na poczet opłaty elektronicznej uiszczanej w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2 składa się w formie elektronicznej za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

4. Warunkiem zwrotu kaucji albo zaksięgowania środków z kaucji na poczet opłaty elektronicznej jest załączenie do wniosku, o którym mowa w ust. 3, zdjęcia urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, z widocznym numerem seryjnym urządzenia.

5. W terminie 12 miesięcy od dnia, o którym mowa w art. 9 ust. 1, użytkownik, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, może złożyć wniosek o zwrot środków znajdujących się na koncie użytkownika albo zaksięgowanie tych środków na poczet opłaty elektronicznej uiszczanej w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

6. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio do gwarancji pieniężnych złożonych przez użytkownika.

7. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 2 i 5, środki nie podlegają zwrotowi i stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

8. Zabezpieczenia majątkowe, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, złożone do Głównego Inspektora Transportu Drogowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do czasu, na jaki zostały ustanowione.

Art. 13. Szef Krajowej Administracji Skarbowej podejmuje wszelkie czynności faktyczne i prawne mające na celu budowę, wdrożenie, przejęcie lub eksploatację elektronicznego systemu poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, oraz systemu poboru opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 14. 1. Z dniem 1 lipca 2020 r. minister właściwy do spraw finansów publicznych przejmuje od Głównego Inspektora Transportu Drogowego, z mocy ustawy, nieodpłatnie mienie ruchome oraz dobra niematerialne o charakterze majątkowym, w tym prawa autorskie i inne prawa własności intelektualnej oraz prawa własności przemysłowej, służące dotychczas do wykonywania zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, oraz art. 37a ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu dotychczasowym, w tym związane z nimi

wierzytelności i zobowiązania. Przejęcie następuje na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych.

2. Z dniem 1 lipca 2020 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego lub Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w użyczenie, na czas nieoznaczony, nieruchomości w pasie drogowym:

1) dróg krajowych wymienionych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, na których zainstalowano stacjonarne i przenośne urządzenia służące do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia;

2) autostrad płatnych wraz z wzniesionymi budowlami, budynkami i innymi urządzeniami wykorzystywane dotychczas przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w celu poboru opłat za przejazd autostradą albo które zostały przeznaczone na ten cel.

3. W terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych wszelką niezbędną dokumentację wytworzoną w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, oraz w art. art. 37a ustawy zmienianej w art. 2.

Art. 15. W terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych zestawienie wskazujące stosunki prawne, o których mowa w art. 11, mienie ruchome oraz dobra niematerialne, o których mowa w art. 14 ust. 1, nieruchomości, budynki i urządzenia, o których mowa w art. 14 ust. 2, wraz z określeniem ich wartości według ewidencji majątku Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Art. 16. Szef Krajowej Administracji Skarbowej staje się administratorem danych osobowych, których administratorem był Główny Inspektor Transportu Drogowego w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, oraz w art. 37a ustawy zmienianej w art. 2.

Art. 17. 1. Pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, obsługujący Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie realizacji zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym oraz w art. 37a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu dotychczasowym, w tym zapewniający obsługę

kadrową, płacową, finansową, prawną i zamówień publicznych przejmowanych niniejszą ustawą zadań, z dniem 1 lipca 2020 r. stają się pracownikami urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Przepis art. 23¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, 1043 i 1495) stosuje się odpowiednio.

2. Urzędnicy służby cywilnej zatrudnieni w urzędzie obsługującym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wykonujący zadania w zakresie realizacji zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym oraz w art. 37a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu dotychczasowym, w tym zapewniający obsługę kadrową, płacową, finansową, prawną i zamówień publicznych przejmowanych niniejszą ustawą zadań, stają się z dniem 1 lipca 2020 r., za ich zgodą, pracownikami urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Przepis art. 23¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku niewyrażenia zgody, o której mowa w ust. 2, przez urzędnika służby cywilnej przepisy art. 62 oraz art. 66 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2020 r. poz. 265 i 285) stosuje się.

Art. 18. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje na rok 2020 projekt zmiany planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 39n ust. 9 ustawy zmienianej w art. 2, uwzględniając konieczność zapewnienia dla Szefa Krajowej Administracji Skarbowej środków na pokrycie kosztów działalności Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w związku z realizacją ustawowych zadań, o których mowa w art. 2 w ust. 1 pkt 16d-16f, ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 1, podlega w terminie 45 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzgodnieniu z:

1) ministrem właściwym do spraw transportu;

2) ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

4. Brak stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 3, uznaje się za uzgodnienie projektu zmiany planu, o którym mowa w ust. 1.

Art. 19. Pierwszą informację dotyczącą poboru opłaty elektronicznej i funkcjonowania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, Szef Krajowej Administracji Skarbowej przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie 30 dni po upływie 12 miesięcy od dnia uruchomienia tego systemu.

Art. 20. Prezes Rady Ministrów w celu realizacji niniejszej ustawy dokona, w drodze rozporządzenia, przeniesienia planowanych dochodów i wydatków budżetowych między częściami budżetu państwa, z zachowaniem przeznaczenia środków publicznych wynikającego z ustawy budżetowej, w tym określi kwoty wynagrodzeń w podziale na części i działy budżetu państwa.

Art. 21 1. Do:

1) trybu, sposobu i terminu wnoszenia opłat elektronicznych oraz ich rozliczania, w tym tryb dokonywania zwrotu nienależnie pobranych opłat elektronicznych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1,

2) trybu i terminu przekazywania opłat elektronicznych oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego,

3) ustanawiania zabezpieczenia należności z tytułu opłat elektronicznych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, oraz formy i sposobu jego ustalania,

4) ustalania wysokości kaucji za wydawane korzystającemu z drogi publicznej urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1

- stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 22. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13hb ust. 1n, art. 13l ust. 2 i art. 40a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 hb ust. 1n, art. 13l ust.2 i art. 40a ust. 5, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Przepisy te mogą być zmieniane.

Art. 23. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

Uzasadnienie

Rozwiązania projektowanej ustawy mają zagwarantować nowoczesny i efektywny pobór opłaty elektronicznej w sposób minimalizujący uciążliwość i koszty ponoszone przez korzystających z dróg publicznych. Obecny system poboru opłaty elektronicznej wymaga, dedykowanych wyłącznie do tego celu, urządzeń pokładowych oraz osobistego stawiennictwa w punkcie obsługi i przedłożenia kompletu dokumentów w celu zwania umowy. Projektowane rozwiązania zapewniają w pełni elektroniczny proces obsługi oraz ograniczenie obowiązków korzystających z dróg publicznych, również dzięki wykorzystaniu danych będących w posiadaniu administracji w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Przepisy dostosowane są do planowanej zmiany technologii wykorzystywanej do poboru opłaty elektronicznej. Zasadne jest odejście od wykorzystywanej obecnie przestarzałej już technologii DSRC na rzecz technologii pozycjonowania satelitarnego, z uwagi na brak konieczności zakupu kosztownych dedykowanych urządzeń pokładowych, tzw. OBU i budowy bramownic naliczających. Te zmiany ograniczą koszty po stronie użytkowników dróg i administracji oraz umożliwią bardziej elastyczne kształtowanie sieci dróg płatnych. Wobec upowszechnienia technologii pozycjonowania satelitarnego, wykorzystywanej w telefonach komórkowych, nawigacjach satelitarnych, czy systemach/urządzeniach fabrycznie montowanych w pojazdach, niezasadne jest nakładanie obowiązku zakupu dedykowanych urządzeń pokładowych służących wyłącznie do poboru opłaty elektronicznej. Celem niniejszej ustawy jest stworzenie ram prawnych umożliwiających wykorzystanie do celów poboru opłaty elektronicznej już używanych urządzeń, przede wszystkich telefonów komórkowych. Dodatkowo należy zauważyć, że profesjonalni przewoźnicy już wykorzystują technologie pozycjonowania satelitarnego do zarządzania swoimi flotami pojazdów. Dlatego analogicznie jak w systemie monitorowania przewozu i obrotu SENT zagwarantowano możliwość wykorzystania zewnętrznych systemów lokalizacyjnych tzw. ZSL.

Podstawowymi celami projektowanej ustawy są:

- 1) stworzenie podstaw prawnych działania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS służącego poborowi opłaty elektronicznej opartego o technologię pozycjonowania satelitarnego;

- 2) umożliwienie korzystającym z dróg publicznych wyboru urządzeń służących do przekazywania danych geolokalizacyjnych do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS;
- 3) zagwarantowanie możliwości wykorzystania bezpłatnej aplikacji mobilnej do uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 4) umożliwienie przedsiębiorcom świadczącym usługi w zakresie systemów geolokalizacyjnych dla przedsiębiorców transportowych rozszerzenia zakresu swoich usług o możliwość obsługi w zakresie uiszczania opłaty elektronicznej;
- 5) przejęcie zadania poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za autostrady przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w celu konsolidacji zadań administracji w obszarze poboru danin i opłat oraz ograniczenie kosztów wdrożenia nowego systemu po stronie administracji ze względu na wykorzystanie doświadczeń i komponentów technicznych systemu SENT;
- 6) ułatwienie korzystającym z dróg publicznych w dostosowaniu się do zmiany technologii poprzez zastosowanie mechanizmów prawnych analogicznych do wprowadzonych w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332, z późn. zm.);
- 7) ograniczenie kosztów ponoszonych przez korzystających z dróg publicznych związany z wdrożeniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS dzięki wykorzystaniu już istniejących urządzeń wykorzystujących technologię pozycjonowania satelitarnego.

1. Zmiany w ustawie o drogach publicznych

Projektowane rozwiązania dają ministrowi właściwemu do spraw transportu (art. 13haa ust. 1) kompetencję realizowania polityki państwa w zakresie opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych i opłaty za przejazd autostradą. Wobec powyższego w ust. 2 zostały wyszczególnione zadania związane z realizacją tej polityki, w szczególności dotyczące określania kierunków rozwoju sieci drogowej i stawek opłat oraz prowadzenia analiz i prognoz dotyczących tego obszaru. Ponadto minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania o charakterze międzynarodowym dotyczące

poboru opłat w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (ust. 3).

W art. 13hb proponuję się by opłatę elektroniczną pobierał Szef Krajowej Administracji Skarbowej, zwany dalej „Szefem KAS”, zamiast Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Opłata będzie pobiera za pomocą systemu teleinformatycznego zwanego w ustawie „Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS”. W konsekwencji powyższej zmiany pozostałe przepisy dostosowano do zmiany organu pobierającego opłatę.

Szef KAS będzie miał możliwość udostępniania danych osobowych innym organom, w szczególności GITD (art. 13he), w oparciu o przepisy ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności składania pisemnych wniosków.

Szef KAS będzie gromadził informacje i dane dotyczące elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, które będą w niezbędnym zakresie przekazywane Komisji Europejskiej zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE (art. 13hf).

Na mocy art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych korzystający z dróg publicznych kategorii – droga krajowa – są obowiązani do ponoszenia opłat za przejazdy pojazdów samochodowych, tj. pojazdów silnikowych, których konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, z wyłączeniem ciągników rolniczych. Pojazdami tymi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych jest również zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej. Dla potrzeb poboru opłat podzielono pojazdy te na trzy kategorie:

- 1) kategoria 1 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) kategoria 3 - autobusy.

Opłata za przejazdy, pobierana jest w z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru (art. 13hc ust. 1 ustawy) i zwana jest „opłatą elektroniczną”. Aktualnie opłata ta pobierana jest za przejazd po odcinakach dróg krajowych określonych 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 2018 r. poz. 890 i 2071). Są to odcinki dróg krajowych klasy A i S oraz GP i G wskazane w załącznikach nr 1 i 2 do przedmiotowego rozporządzenia.

System elektronicznego poboru opłat za przejazd po drogach krajowych oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym winien wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:

- 1) lokalizację satelitarną;
- 2) system łączności ruchomej opartej na standardzie GSM-GPRS, zgodny z normami państw członkowskich Unii Europejskiej wdrażających normę GSM TS 03.60/23.060;
- 3) system radiowy do obsługi transportu i ruchu drogowego pracujący w paśmie częstotliwości 5,8 GHz.

Te techniczne rozwiązania są tożsame z rozwiązaniami przewidzianymi w art. 2 ust. 1 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).

Producenci urządzeń wykorzystywanych w elektronicznym poborze opłat oraz zarządzający infrastrukturą drogową uzgodnili, że w ramach Unii Europejskiej, po dniu 1 stycznia 2007 r. stosowane będą szeroko rozumiane rozwiązania (urządzenia) z technologią pozycjonowania satelitarnego i technologią łączności ruchomej przy wykorzystaniu norm GSM-GPRS oraz technologii mikrofalowej 5,8 GHz.

Aktualne rozwiązania technologiczne stosowane w poborze opłat są kosztowne i zbiurokratyzowane. Dlatego też dla potrzeb skutecznego poboru opłat w XXI wieku jest zasadnym wykorzystanie nowszej technologii, tj. pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych jak metody zapewniające najbardziej skuteczną i efektywną metodę naliczania opłat za przejazd środka transportu po drodze krajowej, za który jest pobierana opłata elektroniczna.

W projekcie ustawy proponuje się (art. 13i) właśnie wykorzystanie do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, zwanego dalej „systemem”, urządzeń wykorzystujących technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, w szczególności urządzeń

mobilnych z zainstalowanym oprogramowaniem, zewnętrznych systemów lokalizacyjnych oraz urządzeń pokładowych. W przypadku, gdy na rynku nie będzie wystarczającej liczby urządzeń pokładowych dostarczanych przez przedsiębiorców świadczących takie usługi, urządzenia takie będą mogły być dostarczone przez Szefa KAS.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra szczegółowe wymogi techniczne systemu, oraz sposób przekazywania danych geolokalizacyjnych.

W celu uproszczenia projektowanych rozwiązań i wykorzystania istniejących na rynku narzędzi każdy operator zewnętrznych systemów lokalizacji wykorzystywanych przez przewoźników będzie miał możliwość przekazywania danych geolokalizacyjnych swoich pojazdów samochodowych poruszających się po płatnych drogach krajowych do systemu. Rozwiązanie to pozwoli na dostosowanie przez przedsiębiorców już stosowanych przez nich urządzeń przekazujących dane geolokalizacyjne, np. dla potrzeb monitorowania realizowanego przewozu pod kątem bezpieczeństwa, czy przekazywania danych do systemu monitorowania przewozu i obrotu.

Dodatkowo, kolejnym źródłem przekazywania danych będzie darmowe oprogramowanie (aplikacja) przeznaczone do instalacji na telekomunikacyjnym urządzeniu końcowym (smartfon, tablet) wykorzystującym technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych służące do przekazywania danych geolokalizacyjnych do systemu. Rozwiązanie to z powodzeniem jest stosowane w trakcie przewozu towarów podlegających systemowi monitorowania przewozu, o którym mowa w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332, z późn. zm.). Oprogramowanie to będzie udostępniane nieodpłatnie przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej i pobierane ze stron dostawców oprogramowania (Android, iOS) do tych urządzeń.

Kolejnym rozwiązaniem będzie urządzenie pokładowe, tzw. OBU (ang. *on board unit*), które również będzie wykorzystywało technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych przekazując stosowne dane do systemu.

Na kierującego pojazdem samochodowym, w przypadku przekazywania danych geolokalizacyjnych z wykorzystaniem urządzenia mobilnego albo urządzenia

pokładowego zostanie nałożony obowiązek zapewnienia działania tego urządzenia lub oprogramowania na odcinku drogi krajowej płatnej.

Właściciel pojazdu samochodowego albo jego posiadacz albo jego użytkownik będą obowiązani wyposażyc pojazd samochodowy w prawidłowo funkcjonujące urządzenie lub oprogramowanie i zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych z tego urządzenia.

Wszystkie te urządzenia będą rejestrowane w rejestrze uiszczających opłatę (art. 13ia), który będzie elementem systemu. Rejestracji tej nie będą podlegać podmioty wykorzystujące usługę EETS. Celem niedopuszczenia do przekazywania przez urządzenie niezapewniającego odpowiedniego standardu komunikacji albo wymogów technicznych Szef KAS będzie posiadał uprawnienie do „usuwania” tych urządzeń z rejestru. Działanie to zagwarantuje prawidłowość przekazywanych danych, bez możliwości ich zniekształcenia. Rozwiązanie to będzie miało istotny wpływ na zapewnienie prawidłowości dokonywanego poboru opłaty elektronicznej i ograniczy możliwość stosowania urządzeń, które nie zapewniają określonych wymogów technicznych.

Projektowane przepisy wprowadzają również nowe rozwiązania związane z poborem opłat za przejazd po drogach krajowych. Projektowane przepisy tworzą rejestr uiszczających opłatę, zwany dalej „rejestrem”, i w związku z tym nakładają obowiązek dokonania wyłącznie elektronicznej rejestracji podmiotów obowiązanych dla potrzeb systemu elektronicznego poboru opłat. Podobne regulacje wdrożono 1 stycznia 2014 r. na Słowacji¹ i 1 grudnia 2019 r. w Czechach². Obowiązek rejestracji istnieje również na Węgrzech³. Rejestr ten będzie prowadził w systemie informatycznym Szef KAS. Konsekwencją wprowadzenia tych regulacji jest rezygnacja z umów w zakresie poboru opłat zawieranych między podmiotem obowiązującym do ich uiszczania i Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

Rolą tej elektronicznej rejestracji jest odbiurokratyzowanie procedur i zapewnienie możliwości identyfikacji uczestników, pojazdów samochodowych oraz przypisanych do

¹ Zob. <https://www.emyto.sk/selfcare/register>

² Zob. <https://myto.cz.eu/selfcare/register/?sg=60b9d72caf0b42ca9efa7de1edd381c1>

³ Zob. <https://hu-go.hu/Customers/regisztracio>

nich urządzeń stosujących rozwiązanie w obszarze przekazywania danych geolokalizacyjnych. Rejestr ten będzie zawierał następujące dane:

- 1) właściciela pojazdu samochodowego albo posiadacza, albo użytkownika pojazdu, albo korzystającego;
- 2) wykorzystywanego urządzenia (ZSL, urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, OBU);
- 3) pojazdów samochodowych podmiotu, o którym mowa w pkt 1;

Zakres danych jest praktycznie tożsamy z obecnie przekazywanymi przez podmiot obowiązany do uiszczania opłaty. Rejestr należało będzie aktualizować i uzupełniać. To szeroko rozumiany korzystający będzie odpowiadał za poprawność przekazanych do rejestru danych oraz załączonych dokumentów. W przypadku użycia sfałszowanych dokumentów oprócz sankcji administracyjnej osoba je używająca będzie podlegała odpowiedzialności karnej przewidzianej w art. 273 kk.

Jednocześnie w sytuacji gdy dane dotyczące użytkownika lub pojazdu znajdują się w Centralnej Ewidencji Pojazdów albo w Centralnym Rejestrze Danych Podatkowych będą one implementowane bezpośrednio do rejestru, co winno w znacznym stopniu uprościć tryb ich wprowadzania. Jeżeli dane, do wprowadzenia których został zobowiązany odpowiednio właściciel albo posiadacz pojazdu albo użytkownik nie znajdują się we wskazanych ewidencjach należało będzie uzupełnić rejestr i dołączyć do niego odwzorowania cyfrowe (skany) dokumentów uwiarygadniających dokonane w rejestrze wpisy.

Dodatkowo właściciel albo posiadacz pojazdu albo użytkownik będą obowiązani do dostarczenia Szefowi KAS oryginału dokumentu potwierdzającego złożenie zabezpieczenia, gdy dokonają wyboru uiszczania opłaty opartego na zasadzie *post paid*.

Wprowadzanie danych do rejestru będzie wymagało uwierzytelnienia się użytkownika. Sposób uwierzytelniania zostanie określony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w stosownym rozporządzeniu.

Przyjęty sposób rejestracji i przekazywania danych oznacza całkowitą rezygnację z obecnie stosowanego rozwiązania związanego z koniecznością dostarczania do wyznaczonych punktów dokumentów w formie papierowej, co jest kolejnym ułatwieniem dla przedsiębiorców.

Proces rejestracji jest bezpośrednio związany z rejestracją urządzenia, za pomocą którego będą przekazywane dane geolokalizacyjne i nadaniem mu indywidualnego numeru referencyjnego pozwalającego na identyfikację po połączeniu z numerem rejestracyjnym pojazdu samochodowego podczas przejazdu.

Oczywiście, m.in. z uwagi na przetwarzanie przez Szefa KAS ogromnej ilości danych związanych z każdym realizowanym przejazdem pod drogach krajowych, w projekcie uwzględniono ich odpowiednią retencję. Za zasadę przyjęto, że dane „rejestracyjne” będą przechowywane przez okres 12 miesięcy licząc od końca roku, w którym obowiązany podmiot zaprzestał przejazdu po drogach krajowych lub ich odcinkach, na których pobiera się opłatę elektroniczną. Tu zadziała algorytm pozwalający *ex lege* usunąć z rejestru „nieczynnego” użytkownika.

Natomiast w przypadku danych geolokalizacyjnych przechowywanych w systemie, okres przechowywania będzie wynosił 6 miesięcy licząc od dnia zakończenia danego przejazdu po drogach krajowych.

Możliwość wydłużenia tych terminów będzie istnieć tylko i wyłącznie w ściśle określonych sytuacjach i co do zasady będzie związana z wszczęciem:

- 1) postępowania administracyjnego, lub
- 2) postępowania w sprawach o wykroczenia.

Dodatkowo na Szefa KAS został nałożony obowiązek cyklicznego, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, dokonywania przeglądu danych geolokalizacyjnych celem usunięcia zbędnych danych, np. dane pochodzące z zagranicy, dane dotyczące przejazdu po odcinku drogi krajowej nieobjętego opłatą elektroniczną. Okres 6 miesięcy wydaje się być wystarczający na stwierdzenie czy z przejazdem dokonany przez dany pojazd samochodowy jest związana nieprawidłowość i czy będzie ona skutkować wszczęciem postępowania administracyjnego lub postępowania w sprawach o wykroczenie. Ten sam okres przewidziano dla organu uprawnionego do nałożenia kar pieniężnych, o którym mowa w art. 13n ustawy.

Zgodnie z projektowanymi rozwiązaniami korzystający z dróg publicznych rozumiany jako właściciel albo posiadacz albo użytkownik albo inny podmiot niebędący właścicielem albo posiadaczem albo użytkownikiem, będzie obowiązany przed rozpoczęciem przejazdu uzupełnić rejestr uiszczających opłatę o dane:

- 1) kategorię pojazdu lub liczbę osi pojazdu;
- 2) numery rejestracyjne przyczepy lub naczepy;

- 3) numer referencyjny urządzenia wykorzystywanego w danym pojeździe uzyskiwanego w trakcie jego rejestracji w rejestrze.

Oczywiście, o ile nie zmieniają się warunki przejazdu wpływające na pobór opłaty raz podane i zarejestrowane dane nie będą wymagały uzupełnienia rejestru. Na przykład dla autobusów raz podana kategoria nie będzie uzupełniania. To samo będzie dotyczyć zastosowanego zewnętrznego systemu lokalizacyjnego, gdy będzie on wykorzystywany w pojeździe samochodowym. W innym przypadku korzystający z dróg publicznych będą obowiązani niezwłocznie zaktualizować dane zapewniając ich zgodność ze stanem faktycznym.

Obowiązkiem korzystającego z dróg publicznych będzie przekazanie numeru referencyjnego urządzenia aktualnie stosowanego w pojeździe samochodowym – kierującemu. Posiadanie przez kierującego tego numeru pozwoli mu na zweryfikowanie w rejestrze poprawności „sparowania” pojazdu z wykorzystywanym urządzeniem oraz czy przesyłane są dane geolokalizacyjne, co ma bardzo duże znaczenie w kontekście obowiązku, np. zatrzymania pojazdu samochodowego w sytuacji stwierdzenia przerwy w przekazywaniu tych danych przez okres dłuższy niż 15 minut. W przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego będzie on obowiązany do odmowy dokonania przejazdu po drogach krajowych objętych opłatą elektroniczną.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia z innymi systemami informatycznymi należy przedłożyć przepis dotyczące przypadku niedostępności systemu. W takiej sytuacji obowiązek niezwłocznego zatrzymania się nie będzie wymagany.

O skuteczności każdego systemu decyduje również możliwość prowadzenia odpowiedniej analizy danych. Analizę danych wpływających na pobór opłaty elektronicznej, co do zasady prowadzi Szef KAS. Jednakże będzie on mógł wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych albo instytut badawczy do prowadzenia szczegółowych analiz oraz zlecić im wykonywanie czynności związanych z utrzymaniem i rozwojem tego systemu (art. 13id). Jest to tyle istotne, że z uwagi na stopień zaawansowania technologicznego systemu, udzielenie wsparcia przez podmiot zewnętrzny, ale z kręgu podmiotów dających wymagane gwarancje i posiadających odpowiednie doświadczenie oraz kompetencje, jest elementem gwarantującym jego prawidłowe funkcjonowanie. W sytuacji wyboru innego podmiotu do przetwarzania danych zgromadzonych w rejestrze, niż Szef KAS, podmiot ten będzie na bieżąco przekazywał Szefowi KAS wyniki dokonanych analiz.

Ewentualne wyznaczenie przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych podmiotu zewnętrznego nastąpi w drodze rozporządzenia, spośród jednostek sektora finansów publicznych albo instytutów badawczych. W przypadku gdy wyznaczony podmiot będzie podmiotem, który jest nadzorowany przez ministra innego niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie to zostanie wydane w porozumieniu z właściwym ministrem.

Na podstawie projektowanego art. 13ie Szef KAS będzie udostępniał ministrowi właściwemu do spraw transportu dane przetwarzane w systemie, w sposób określony w porozumieniu.

W projektowanym art. 13j proponuje się przepisów art. 13i ust. 1 i 3 nie stosować do opłaty za przejazd autostradami, o których mowa w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, pobieranej przez Szefa KAS z wykorzystaniem technologii automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ARTR).

Prawidłowo zrealizowane obowiązki rejestracyjne, uzupełnienia i aktualizacje danych w systemie wpływają na wysokość dochodów Funduszu Dróg Krajowych. Przewidziane w projektowanej ustawie zmiany w sankcjach (art. 13k) w postaci kar pieniężnych pełnią rolę prewencyjną i są związane z działaniami, które uniemożliwiają skuteczne naliczanie prawidłowej wysokości opłaty elektronicznej, stąd nowa ich wysokość i katalog sankcji. Dlatego też urealniona została wysokość kar w przypadku naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej poprzez jej zwiększenie do poziomu 2500 zł dla innego pojazdu niż zespół pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy.

W projekcie została wprowadzona nowa sankcja za niedokonane rejestracji danych w rejestrze przez podmiot obowiązany. Konsekwencją braku rejestracji jest brak możliwości dokonania naliczenia i poboru tej opłaty. Tym samym sankcja za brak rejestracji winna mobilizująco wpływać na podmioty obowiązane do wykonania tego obowiązku. Za niewykonanie obowiązku rejestracji wymierzana będzie karą pieniężną w wysokości 3000 zł.

Za podanie danych niezgodnych ze stanem faktycznym niewpływających na wysokość opłaty za przejazd po drogach krajowych wymierzana będzie kara pieniężna w wysokości

500 zł. Za podanie pozostałych danych istotnych dla prawidłowego poboru opłaty, niezgodnie ze stanem faktycznym, kara pieniężna wynosić będzie 3000 zł.

Jednym ze sposobów weryfikacji danych wprowadzonych do rejestru jest weryfikacja przekazanych elektronicznie dokumentów. Jest to szczególnie ważne w przypadku podmiotów, których pojazdy samochodowe nie figurują w centralnej ewidencji pojazdów albo dane zawarte w tej ewidencji są inne lub nie muszą być tam przetwarzane. Brak wymaganych danych w rejestrze będzie utrudniał bądź również uniemożliwił dokonanie przez Szefa KAS naliczenia i poboru opłaty elektronicznej, dlatego też za niedołączenie wymaganych dokumentów służących weryfikacji poprawności przesłanych do rejestru danych wymierzana będzie kara pieniężna w wysokości 1000 zł.

Prawidłowe funkcjonowanie rejestru wymaga aby dane w nim zawarte były uzupełnione i aktualne. Za naruszenie tych obowiązków będzie wymierzana sankcja administracyjna w wysokości 2500 zł.

W projekcie przewidziano odstępstwo od nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty, gdy podmiot obowiązany uiszczyć tę opłatę w terminie 3 dni od daty zakończenia przejazdu. Nie dotyczy to sytuacji, gdy do ujawnienia naruszenia doszło w wyniku kontroli drogowej, podczas przejazdu po drodze krajowej.

Wcześniej wskazane wysokości kar pieniężnych będą wymierzane w wysokości 500 zł, jeśli korzystający z dróg publicznych zgłosił do rejestru uiszczającą opłatę wyłącznie samochody osobowe o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

Pozostałe zmiany art. 13k mają charakter redakcyjno-dostosowawczy.

Dodatkowo celem zwiększenia możliwości weryfikacji przestrzegania prawa w zakresie obowiązku poboru opłaty elektronicznej zwiększa się katalog uprawnionych do wykonywania kontroli (art. 13l). Na mocy projektowanego przepisu funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej zostaną upoważnieni do realizacji czynności kontrolnych w ramach wykonywania ustawowych zadań. Zabieg ten, z uwagi na liczbę realizowanych czynności kontrolnych na drogach publicznych przez tą formację winien zwiększyć oddziaływanie prewencyjne w tym zakresie.

W art. 13k ustawy uregulowano wysokość sankcji administracyjnych nakładanych na podmioty obowiązane do realizacji obowiązków ustawowych. W nowoprojektowanym

art. 13na przewidziano, że w przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli realizacji przejazdu przez kierującego po drodze krajowej, za przejazd po której pobiera się opłatę elektroniczną, bez zapewnionego działania urządzenia pokładowego albo urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem albo za niewykonanie obowiązku zatrzymania pojazdu w związku z przerwą w nadawaniu danych geolokalizacyjnych przez jedno ze stosowanych w pojeździe samochodowym rozwiązań na kierującego nakładana będzie kara grzywny w drodze mandatu karnego w wysokości 1500 zł. W związku z powyższym prawo do nakładania i pobierania grzywny w drodze mandatu karnego za przedmiotowe zaniechania przysługiwać będzie inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.

W związku z faktem nadania niniejszym projektem uprawnień poboru opłaty elektronicznej Szefowi KAS niezbędnym było wyposażenie go w rozwiązania prawne zarezerwowane dotychczas dla Głównego Inspektora Transportu drogowego w obszarze instalacji urządzeń w pasie drogowym (art. 13o).

Pozostałe zmiany mają charakter redakcyjno-dostosowawczy i wynikają ze zmiany organu pobierającego opłatę elektroniczną za przejazd po drogach publicznych.

2. Zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym są konsekwencją założeń ustawodawcy dotyczących zmiany podmiotu odpowiedzialnego za pobór opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych i wprowadzenia tym samym zmian powodujących przeniesienie kompetencji dotyczących poboru opłat za przejazd autostradą z GITD na Szefa KAS.

Zawarte w art. 37a w ust. 1a pkt , w art. 37c, w art. 37gb ust. 1, 3 i 9, w art. 37gc, w art. 39b w ust. 1 pkt 5 i 5d, w art. 39f ust. 1 pkt 5, w art. 39k w ust. 4 zmiany przenoszą obowiązki i uprawnienia z dotychczasowego organu uprawnionego do poboru opłat za przejazd autostradą z Głównego Inspektora Transportu Drogowego na Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Zmiany w art. 39gb w pkt 7 i 10 mają charakter porządkowy i wynikają z zastąpienia GITD przez Szefa KAS, polegają one na wskazaniu miejsca publikacji informacji o udzielonym zamówieniu publicznym jako podmiotu odpowiedzialnego za pobór opłat drogowych. Uchylenie w ww. artykule ust. 3 pkt 1 jest wynikiem przyjętej w ustawie o drogach publicznych koncepcji wykorzystania nowszej technologii, tj. pozycjonowania

satelitarne i transmisji danych jak metody zapewniające najbardziej skuteczną i efektywną metodę naliczania opłat za przejazd środka transportu po drodze krajowej, za który jest pobierana opłata elektroniczna i odejścia od koncepcji oferowania przez podmioty pobierające opłatę urządzeń na potrzeby pobierania tych opłat.

Zmiana w art. 391 także wynika ze zmiany organu odpowiedzialnego za pobór opłaty za przejazd autostradą. Jednocześnie należy podkreślić w ust. 2 wskazano, że sposób i terminy przekazywania przychodów z opłaty elektronicznej oraz za przejazd autostradą, a także sposób i terminy dokowania wypłat środków przeznaczonych na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, pobieranych przez Szefa KAS, określi odrębne porozumienie zawarte pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw finansów publicznych a Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

3. Zmiana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jest konsekwencją przyjęcia w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych rozwiązania, zwolnienia z obowiązku przekazywania do rejestru uiszczających opłatę danych dotyczących pojazdu samochodowego, jeżeli zostały one zgłoszone do ewidencji pojazdów i wskazuje, że dane lub informacje zgromadzone w tej ewidencji udostępnia się ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, za pomocą urządzeń teletransmisji danych, bez konieczności składania pisemnego wniosku.

4. Zmiana ustawy z dnia 4 września 1997 r o działach administracji rządowej ma na celu wskazanie jasnego podziału zadań dotyczących funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, pomiędzy ministra właściwego do spraw finansów publicznych a ministra właściwego do spraw transportu i określa, że minister właściwy do spraw finansów publicznych odpowiada za pobór opłaty elektronicznej za przejazd po drogach publicznych. Natomiast w dział transport obejmuje również sprawy opłat za korzystanie z infrastruktury transportu.

5. Zmiany przewidziane w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, są konsekwencją zmian wprowadzonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz ustawy z ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej. W art. 48 uchyla się ust. 2, który określał, że Inspekcja jest powołana do poboru opłaty elektronicznej, o której mowa

w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w ww. ustawach właściwym do poboru ww. opłat będzie Szef Krajowej Administracji Skarbowej. W konsekwencji wprowadzonych zmian w art. 50, który określa zadania Inspekcji Transportu Drogowego uchylono pkt 3a i 3c, które dotyczą zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą. Analogiczne zmiany zostały wprowadzone art. 51 ustawy, przepis ten określa właściwości organów Inspekcji Transportu Drogowego w poszczególnych sprawach. Mając na uwadze wprowadzane zmiany z katalogu zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego zostały usunięte zadania związane z poborem opłaty elektronicznej opłaty za przejazd autostradą oraz zadań związanych z podejmowaniem działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów. Zadania te zgodnie z projektowanymi przepisami zostały przypisane do katalogu zadań Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Analogiczne zmiany zostały wprowadzone w art. 54 ust. 2. W związku ze zmianami wprowadzonymi w ustawie o drogach publicznych, które przewidują, że na potrzeby pobierania opłat za pomocą Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, będą stosowane w szczególności urządzenia mobilne, zewnętrzne systemy lokalizacyjne oraz urządzenia pokładowe, wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych w art. 55 w ust. 1 rozszerzono uprawnienia dla inspektorów do kontroli tych urządzeń. Analogiczna zmiana została wprowadzona w art. 87 ust.1 pkt 5. Przepis ten określa obowiązki kierowcy pojazdu samochodowego podczas wykonywania przewozu drogowego. Zgodnie z wprowadzonym przepisem kierowca będzie obowiązany do okazywania, na żądanie uprawnionego organu kontroli m.in. urządzenia o którym mowa w ww. przepisach ustawy o drogach publicznych. W art. 55b, który określa zasady nieodpłatnego udostępniania danych dodano przepis, który stanowi, że Główny Inspektor Transportu Drogowego, wojewódzcy inspektorzy i Szef Krajowej Administracji Skarbowej lub osoby przez nich upoważnione wzajemnie udostępniają nieodpłatnie, na podstawie pisemnego wniosku, dane osobowe przetwarzane w związku z realizacją zadań określonych w ustawie. Wprowadzana zmiana jest podyktowana faktem, że Szef Krajowej Administracji Skarbowej będzie organem odpowiedzialnym z pobór opłat, zaś dane te będą wykorzystywane przez inne organy, w szczególności przez GITD

6. Zmiany do ustawy o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w zakresie działów administracji rządowej budżet i finanse publiczne są konsekwencją zmian wynikających z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. drogach publicznych oraz ustawy z ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej. Celem wprowadzonych zmian jest umożliwienie realizacji projektów informatycznych w zakresie opłaty pobieranej przez Szefa Krajowej administracji Skarbowej przez spółkę celową powołaną na podstawie tej ustawy. Projekt przewiduje również, że przychodami spółki będą środki finansowe przekazywane z Krajowego Funduszu Drogowego na zadania związane przygotowaniem, wdrażaniem, budową i eksploatacją systemów poboru opłat, o których mowa w 39a pkt 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

7. Zmiany ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej są konsekwencją zmian przewidzianych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Wobec faktu zmiany organu odpowiedzialnego za pobór opłaty elektronicznej (zgodnie z art. 13hb ust. 1 ustawy o drogach publicznych opłatę pobiera Szef Krajowej Administracji Skarbowej), zmiany art. 50 pkt 3a-3c ustawy o transporcie drogowym oraz 37a ust. 1a pkt 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zachodzi potrzeba odzwierciedlenia nowych zadań na gruncie:

- art. 2 ustawy o KAS, który określa zakres zadań KAS i dodanie regulacji ust. 1 pkt 16d-16f w brzmieniu:

„16d) pobór opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz.2068, z późn. zm.);

16e) pobór opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz.72);

16f) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów;”;

- art. 14 ustawy o KAS, który określa zakres zadań Szefa KAS i dodanie regulacji pkt 20b-20d w brzmieniu:

„20b) pobór opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

20c) pobór opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;

20d) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów.

Zmiana art. 47 ustawy o KAS jest związana z wykorzystywaniem informacji, dokumentów oraz danych i jest konsekwencją rozszerzenia zakresu zadań realizowanych przez Krajową Administrację Skarbową i przetwarzaniem przez organy KAS danych osobowych w związku z realizacją ustawowych zadań.

Regulacja dodawanego art. 51a ust. 1 i 5 umożliwi, jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, nieodpłatne udostępnianie podmiotom wskazanym w tym przepisie przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej lub osoby przez niego upoważnione udostępniają danych osobowych przetwarzanych w związku z realizacją nowych zadań określonych w art. 2 ust. 1 pkt 16d-16f. Ponadto dodawana regulacja określa tryb i warunki udostępniania danych.

Zmiana w art. 54 w ust. 2 jest związana z projektowanymi zmianami art. 13l, które przewidują, możliwość wykonywania przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej przy wykonywaniu ich ustawowych zadań kontroli uiszczenia opłaty elektronicznej w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3d.

W przypadku ujawnienia przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej naruszeń, o którym mowa w art. 13l ust. 1a, za które ustawa przewiduje karę pieniężną przekazuje on dokumenty z przeprowadzonej kontroli Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

8. Zmiana w ustawie z dnia z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wynika z przejęcia części zadań wykonywanych dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu i Głównego Inspektora Transportu drogowego przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

Przepisy przejściowe

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

W projektowanym art. 9 przewiduje się uruchomienie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS w terminie wskazanym w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych. W obwieszczeniu minister ogłosi również datę kończącą możliwość nabywania i wykorzystywania urządzeń OBU w przestarzałej technologii DSRC. W projekcie określono, że urządzenia pokładowe służące do poboru opłaty elektronicznej, udostępnione użytkownikom przez GITD, będą mogły pozostać w użytkowaniu do czasu ich zastąpienia wybranym przez użytkownika urządzeniem (jednym z trzech dostępnych). Przedmiotowy przepis jest istotny przede wszystkim z tego względu, aby zapobiec automatycznemu pozbawieniu ważności urządzeń pokładowych wydanych przez GITD. Zasadne jest, aby wdrożenie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz zmiana technologii wykorzystywanej do poboru opłaty elektronicznej odbyła się w sposób płynny i elastyczny umożliwiający funkcjonowanie obu systemów w okresie przejściowym. Takie rozwiązanie umożliwi też wcześniejszą, tj. przed datą wyłączenia systemu opartego o technologię DSRC, rejestrację korzystających z dróg publicznych w rejestrze uiszczających opłatę i dogodne dostosowanie do zmienianego sposobu poboru opłaty elektronicznej.

Art. 10 nadaje funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej uprawnienia do kontroli w ramach, wykonywania swoich obowiązków, urządzeń instalowanych w pojazdach samochodowych na potrzeby pobierania opłaty elektronicznej, wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych. Mając jednak na uwadze, iż sprawowanie kontroli poboru opłat należy do zadań GITD, dokumenty dotyczące ujawnionego przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej naruszenia przekazywane są Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Zmiana w art. 11 przewiduje sukcesję ministra właściwego do spraw finansów publicznych w stosunku do wszystkich stosunków prawnych, w tym umów i porozumień, których podmiotem był GITD w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 1 3hb ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i w art. 37a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym

Funduszu Drogowym. Przepis ten będzie dotyczył m.in. umów zawartych przez GITD z użytkownikami KSPO na podstawie aktów wykonawczych wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy o drogach publicznych.

Projektowany art. 12 reguluje tryb postępowania, w tym terminy, w odniesieniu do pobranej kaucji, środków z kaucji oraz środków znajdujących się na koncie użytkownika, jak i tryb postępowania w odniesieniu do zabezpieczeń. Z chwilą wyłączenia systemu opartego o technologię DSRC urządzenia dedykowane temu celowi przestaną być przydatne i staną się bezużyteczne. Biorąc pod uwagę, że zapewnienie możliwości zwrotu tych urządzeń wymagałoby utrzymania sieci punktów obsługi, przestrzeni magazynowej, usług transportowych oraz poniesienia kosztów utylizacji, w projektowanych przepisach rezygnuje się z obowiązku zwrotu urządzeń OBU przez użytkowników. Projektowane przepisy zapewniają możliwość zwrotu pobranej od użytkowników kaucji przez 12 miesięcy od daty określonej w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych. W celu potwierdzenia, że kaucja jest zwracana za urządzenia, które nie zostały zgubione lub zniszczone, przewiduje się obowiązek załączenia do wniosku jego zdjęcia z jego unikalnym numerem.

Projektowane przepisy zapewniają również użytkownikom możliwość zwrotu środków, które pozostały na kontach użytkowników lub ich księgowania na poczet opłaty elektronicznej uiszczanej w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Przepisy stosuje się również do złożonych zabezpieczeń pieniężnych. Po upływie 12 miesięcy niezwrócone środki oraz kaucje stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego. W celu zapewnienia możliwości dalszego wykorzystania złożonych zabezpieczeń majątkowych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS określa się zachowanie ich ważności do czasu, na jaki zostały ustanowione.

Projektowany art. 13, nadaje Szefowi KAS uprawnienia do podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych mających na celu budowę, wdrożenie lub eksploatację systemu poboru opłaty elektronicznej oraz systemu poboru opłaty za przejazd autostradą. Przepis ten jest niezbędny z tego względu, że mimo iż Szef KAS przejmie faktyczny pobór opłat drogowych od GITD dopiero z dniem 1 lipca 2020r., konieczne jest zapewnienie Szefowi KAS prawnych i faktycznych możliwości podejmowania działań zmierzających do płynnego przejścia zadań w powyższym terminie.

Zgodnie z projektowanym art. 14, minister właściwy do spraw finansów publicznych, przejmie od GITD, z mocy ustawy, nieodpłatnie mienie ruchome oraz dobra niematerialne o charakterze majątkowym, w tym prawa autorskie i inne prawa własności intelektualnej oraz prawa własności przemysłowej, służące dotychczas do wykonywania zadań z zakresu poboru opłat drogowych. Są to m.in. budynki, sprzęt (centra przetwarzania, zestawy komputerowe, elementy infrastruktury przydrożnej, urządzenia manualnego systemu poboru opłat), oprogramowanie, własność intelektualna i licencje oraz dokumentacja wytworzona w związku z wykonywaniem przez GITD zadań z zakresu poboru opłat drogowych.

Również z dniem wskazanym w ustawie GITD przekaze Szefowi KAS w użyczenie na czas nieoznaczony, nieruchomości w pasie drogowym dróg krajowych, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz autostrad płatnych, na których znajduje się infrastruktura niezbędna do poboru opłat

Zgodnie z projektowanym art. 15, w celu sprawnego i prawidłowego wykonania postanowień art. 11 i art. 14, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy, GITD przekaze ministrowi do spraw finansów publicznych zestawienie wskazujące stosunki prawne, o których mowa w art. 11, mienie oraz dobra niematerialne, o których mowa w art. 14 ust. 1, nieruchomości, budynki i urządzenia, o których mowa w art. 14 ust. 2, wraz z określeniem ich wartości.

Na podstawie art. 16 Szef KAS stanie się administratorem danych osobowych, których administratorem był GITD w związku z wykonywaniem zadań z zakresu poboru opłat drogowych. Chodzi tu przede wszystkim o bazę danych osobowych obejmującą użytkowników KSPO, których zarejestrowano w systemie ok. 707 tysięcy.

Projektowany art. 17 reguluje kwestię przejścia pracowników GITD, którzy dotychczas zajmowali się tematyką poboru opłat drogowych do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Mając na uwadze dotychczasowe orzecznictwo w zakresie przekazywania kompetencji pomiędzy organami administracji publicznej zdecydowano się na zastosowanie, w odniesieniu do przenoszonych pracowników przepisów art. 23¹ Kodeksu Pracy. Przepis art. 23¹ Kodeksu Pracy ma bowiem zastosowanie do wszystkich stosunków pracy, bez względu na podstawę jego zawarcia. Przepis ten określa również skutki prawne w różnych sferach (m.in. stosunku

pracy, socjalnych, odpowiedzialności za zobowiązania ze stosunku pracy) oraz obowiązki informacyjne i konsultacyjne.

Przepis art. 18 reguluje kwestię zmiany planu finansowego KFD, która jest niezbędna ze względu na proponowaną zmianę sposobu finansowania zadań dotyczących poboru opłat drogowych, wskutek czego środki będą przekazywane organowi pobierającemu opłaty. BGK opracuje na rok 2020 projekt zmiany planu finansowego KFD, uwzględniając konieczność zapewnienia Szefowi KAS środków na pokrycie kosztów działalności w związku z realizacją ustawowych zadań z zakresu poboru opłat drogowych, uwzględniając również okres przejściowy do dnia 30 czerwca 2020r.. Projekt zmiany planu BGK opracuje w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i przedstawi do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych. Powyższe uzgodnienie nastąpi w terminie 45 dni od dnia przedstawienia projektu planu finansowego.

W art. 19, mając na względzie obowiązek cyklicznego przekazywania przez Szefa KAS ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji dotyczącej poboru opłaty elektronicznej i funkcjonowania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS określono termin przekazania pierwszej informacji .

W art. 20 wprowadza się upoważnienia dla Prezesa Rady Ministrów do dokonania w celu realizacji niniejszej ustawy przeniesienia, w drodze rozporządzenia, planowanych dochodów i wydatków budżetowych między częściami budżetu państwa.

Art. 21 i 22 dotyczą zasad stosowania rozporządzeń wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych.

7. Przepisy o wejściu w życie

Przepisy projektowanej ustawy wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2020r., czyli z pierwszym możliwym dniem, w którym realizacja zadań z zakresu poboru opłaty elektronicznej będzie przez Szefa KAS możliwa do wykonania.

Projekt zakłada finansowanie z dotychczasowych źródeł, tym samym nie zmienia planowanych wydatków budżetu państwa. Zmianie ulega wyłącznie dysponent środków. Projekt nie wpływa na wydatki, ani dochody jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa zawiera tylko nieliczne zmiany, w zakresie wydawanych aktów wykonawczych do zmienianych ustaw. Zakłada się, że przepisy wykonawcze do niniejszej ustawy będą zawierać regulacje umożliwiające sprawny i najmniej uciążliwy dla korzystających z dróg publicznych, a jednocześnie efektywny sposób kontroli i poboru opłat elektronicznej.

W rozporządzeniu, o którym mowa w art., 13hb ust. 1n ustawy zmienianej w art. 1, zmianie uległ organ wydający to rozporządzenie, a tym samym istnieje konieczność zapewnienia temu organowi możliwości wykorzystywania nowego systemu poboru opłat elektronicznych do udostępniania danych osobowych.

Rozporządzenie, o którym mowa w art. 13ia ust. 20 ustawy zmienianej w art. 1, określi sposób uwierzytelniania korzystającego z dróg publicznych uwzględniając potrzebę zapewnienia przekazywania prawidłowych danych do rejestru. Planowane jest wykorzystanie metod uwierzytelniania używanych do innych systemów administracji publicznej, przede wszystkim Profilu Zaufanego. Umożliwione zostanie również wykorzystanie dowodu osobistego z warstwą elektroniczną oraz kwalifikowanego podpisu elektronicznego. Użytkownicy obecnego systemu będą mogli uwierzytelnić się również za pomocą loginu i hasła przypisanych do kont użytkowników w już istniejącym systemie funkcjonującym na podstawie dotychczasowych przepisów.

Zmiana dotycząca art. 13l ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest zmiana wynikająca ze zmiany technologii poboru opłat z dotychczas opartego na dedykowanych wyłącznie do tego celu, urządzeniach pokładowych oraz osobistym stawiennictwie w punkcie obsługi i przedłożeniu kompletu dokumentów w celu zwarcia umowy na w pełni elektroniczny proces obsługi ograniczający obowiązki korzystających z dróg publicznych i tym samym koniecznością uwzględnienia powyższych zmian w trybie, sposobie i zakresie wykonywanej kontroli.

W zakresie zmiany rozporządzenia, o którym mowa w art. 40a ust.5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zmianie uległ organ wydający przedmiotowe rozporządzenie ponadto usunięte zastały te elementy rozporządzenia, które nie są zgodne z nowym sposobem poboru opłaty elektronicznej tj. wysokości kaucji za wydawane korzystającym urządzenia, o których mowa w art. 13i ust. 3 ww. ustawy. Rozporządzenie będzie natomiast określało tryb, sposób i termin wnoszenia opłat elektronicznych oraz ich rozliczania, w tym tryb dokonywania zwrotu nienależnie pobranych opłat

elektronicznych, tryb i termin przekazywania opłat elektronicznych oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego oraz przypadki, w których ustanawiane jest zabezpieczenie należności z tytułu opłat elektronicznych, oraz formę i sposób jego ustalania,

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców, obowiązanych do uiszczenia opłaty elektronicznych za przejazd po drogach krajowych. Obecnie przedsiębiorcy transportowi muszą zakupić dedykowane urządzenia pokładowe. Możliwość wyboru sposobu przesyłania danych do systemu będzie stanowiło ułatwienie dla przedsiębiorców i pozwoli na wykorzystanie systemów do zarządzania flotą pojazdów. Projektowane rozwiązania są analogiczne do systemu SENT, tym samym są znane przedsiębiorcom, co ułatwi dostosowanie się do zmian przepisów. Intencją autorów projektów było przygotowanie przepisów zmniejszających uciążliwość spełniania obowiązków w zakresie uiszczenia opłaty elektronicznej.

Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Warszawa, 27 kwietnia 2020 r.

BAS-WAPM-804/20
TRYB PILNY

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Sylwester Tułajew)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2019 r. poz. 1028, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma na celu, zgodnie z uzasadnieniem, zagwarantować nowoczesny i efektywny pobór opłaty elektronicznej w sposób minimalizujący uciążliwość i koszty ponoszone przez korzystających z dróg publicznych.

Opłata elektroniczna to pobierana obecnie opłata za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych w drodze rozporządzenia przez Radę Ministrów, przez pojazdy samochodowe (...), za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej¹.

Jak zaznaczono w uzasadnieniu, obecny system poboru opłaty elektronicznej wymaga dedykowanych wyłącznie do tego celu urządzeń pokładowych oraz osobistego stawiennictwa w punkcie obsługi i przedłożenia kompletu dokumentów w celu zwarcia umowy. Projektowane rozwiązania mają zapewnić w pełni elektroniczny proces obsługi oraz ograniczenie obowiązków korzystających z dróg publicznych, również dzięki wykorzystaniu danych będących w posiadaniu administracji w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

W uzasadnieniu podniesiono, że przepisy dostosowane są do planowanej zmiany technologii wykorzystywanej do poboru opłaty elektronicznej.

¹ Zob. art. 13ha ust. 1 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470, ze zm).

Planowane jest odejście od wykorzystywanej obecnie technologii DSRC na rzecz technologii pozycjonowania satelitarnego, z uwagi na brak konieczności zakupu kosztownych dedykowanych urządzeń pokładowych i budowy bramownic naliczających. Projektodawcy twierdzą, że, wobec upowszechnienia technologii pozycjonowania satelitarnego, wykorzystywanej w telefonach komórkowych, nawigacjach satelitarnych, czy urządzeniach fabrycznie montowanych w pojazdach, niezasadne jest nakładanie obowiązku zakupu dedykowanych urządzeń pokładowych służących wyłącznie do poboru opłaty elektronicznej. Celem projektu jest zatem stworzenie ram prawnych umożliwiających wykorzystanie do celów poboru opłaty elektronicznej już używanych urządzeń, przede wszystkich telefonów komórkowych.

Poza celem głównym projekt ustawy ma także inne cele, którymi są: (1) stworzenie podstaw prawnych działania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, służącego poborowi opłaty elektronicznej, opartego na technologii pozycjonowania satelitarnego, (2) umożliwienie korzystającym z dróg publicznych wyboru urządzeń służących do przekazywania danych geolokalizacyjnych do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, (3) zagwarantowanie możliwości wykorzystania bezpłatnej aplikacji mobilnej do uiszczenia opłaty elektronicznej, (4) umożliwienie przedsiębiorcom świadczącym usługi w zakresie systemów geolokalizacyjnych dla przedsiębiorców transportowych rozszerzenia zakresu swoich usług o możliwość obsługi w zakresie uiszczania opłaty elektronicznej, (5) przejęcie zadania poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za autostrady przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w celu konsolidacji zadań administracji w obszarze poboru danin i opłat oraz ograniczenie kosztów wdrożenia nowego systemu po stronie administracji, (6) ułatwienie korzystającym z dróg publicznych dostosowania się do zmiany technologii, (7) ograniczenie kosztów ponoszonych przez korzystających z dróg publicznych związanych z wdrożeniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Projekt przewiduje nowelizację następujących ustaw:

1. z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych²;
2. z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym³;
3. z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁴;
4. z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej⁵;
5. z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁶;
6. z dnia 29 kwietnia 2016 r. o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w zakresie działów

² Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 72, ze zm.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm.

⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 954, ze zm.

⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 2140.

- administracji rządowej budżet i finanse publiczne⁷;
7. z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej⁸;
8. z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw⁹.

Projekt zawiera przepisy przejściowe. Ustawa ma wejść w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy przywołać następujące akty prawa Unii Europejskiej:

- dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe¹⁰ (dalej: dyrektywa 1999/62);
- dyrektywę Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów¹¹ (dalej: dyrektywa 2001/23);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie¹² (dalej: dyrektywa 2004/52);
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającą dyrektywę 2004/18/WE¹³ (dalej: dyrektywa 2014/24);
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)¹⁴ (dalej: RODO).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1. Dyrektywa 1999/62 ma zastosowanie do podatków transportowych, opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury, jakimi obłożone są

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 230.

⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 505, ze zm.

⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 12, ze zm.

¹⁰ Dz. Urz. UE L 187 z 20.7.1999 r., s. 42, ze zm.

¹¹ Dz. Urz. UE L 82 z 22.3.2001 r., s. 16, ze zm.

¹² Dz. Urz. UE L 166 z 30.4.2004 r., s. 124, ze zm.

¹³ Dz. Urz. UE L 94 z 28.3.2014 r., s. 65, ze zm.

¹⁴ Dz. Urz. UE L 127 z 23.5.2018 r., s. 2.

pojazdy. Pojazdem w rozumieniu dyrektywy jest pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do drogowego przewozu towarów i którego maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi ponad 3,5 tony (art. 2 lit. d). Dyrektywa m.in. nakazuje państwom członkowskim przekazywać Komisji Europejskiej wyszczególnione w dyrektywie informacje przed wdrożeniem nowego systemu pobierania opłat za przejazd, przewidującego opłatę infrastrukturalną lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych.

Jedną z opłat, których dotyczy dyrektywa 1999/62, jest opłata elektroniczna, uregulowana w ustawie o drogach publicznych i w odniesieniu do której projekt ustawy przewiduje zmiany systemu jej pobierania.

Projekt w art. 1 pkt 1 i pkt 4, w zakresie dotyczącym odpowiednio: art. 13haa ust. 2 pkt 7 i art. 13hf ust. 1 ustawy o drogach publicznych, przewidują mechanizm zbierania i przekazywania Komisji wymaganych dyrektywą informacji.

3.2. Dyrektywa 2001/23 ma zastosowanie m.in. do każdego przypadku przejęcia przedsiębiorstwa, zakładu lub części przedsiębiorstwa przez innego pracodawcę w wyniku prawnego przeniesienia własności lub łączenia. Stosuje się ją do przedsiębiorstw prywatnych i publicznych, prowadzących działalność gospodarczą, bez względu na to, czy działają dla osiągnięcia zysku czy nie (art. 1 lit. a i lit. b zdanie pierwsze dyrektywy 2001/23). Należy zauważyć, że reorganizacja administracyjna organów administracji publicznej lub przeniesienie funkcji administracyjnych między organami administracji publicznej nie stanowi przejęcia w rozumieniu dyrektywy (art. 1 lit c zdanie drugie dyrektywy 2001/23). Dyrektywa wyznacza minimalny standard ochrony, gdyż wyraźnie stanowi, że nie narusza prawa państw członkowskich do stosowania lub wprowadzania przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które są korzystniejsze dla pracowników, albo do wspierania lub zezwalania na układy zbiorowe lub układy pomiędzy partnerami społecznymi bardziej korzystne dla pracowników (art. 8 dyrektywy 2001/23).

Dyrektywa została implementowana do prawa polskiego przez art. 23¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy¹⁵, który dotyczy wszystkich kategorii pracowników. Należy uznać, że przewidziane w art. 17 ust. 1 i 2 projektu odesłanie do odpowiedniego stosowania art. 23¹ Kodeksu pracy, w odniesieniu do planowanych zmian w administracji publicznej, związanych z przeniesieniem funkcji administracyjnych między organami administracji publicznej, może zostać uznane za wyższy standard ochrony pracowników niż przewidziano w dyrektywie (art. 1 lit c zdanie drugie dyrektywy 2001/23) i nie jest z nią sprzeczne (art. 8 dyrektywy 2001/23).

¹⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 1040, ze zm.

3.3. Dyrektywa 2004/52 określa warunki niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. Dyrektywę stosuje się do elektronicznego pobierania wszystkich rodzajów opłat drogowych, w ramach całej wspólnotowej sieci drogowej, miejskich i międzymiastowych autostrad, większych i mniejszych dróg oraz różnych konstrukcji, takich jak tunele, mosty oraz promy (art. 1 ust. 1). Dyrektywa nie ma zastosowania do: (a) systemów opłat drogowych, w odniesieniu do których nie funkcjonuje pobieranie opłat środkami elektronicznymi, (b) systemów elektronicznych opłat drogowych, które nie wymagają instalowania urządzeń pokładowych, (c) małych, ściśle lokalnych systemów opłat drogowych w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań dyrektywy byłyby nieproporcjonalne do korzyści (art. 1 ust. 2).

W celu osiągnięcia interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie [obecnie: Unii Europejskiej – przyp. BAS] utworzono, na mocy dyrektywy 2004/52, europejską usługę opłaty elektronicznej. Usługa ta ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich i zapewnia interoperacyjność w ramach całej Unii Europejskiej 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 dyrektywy (art. 1 ust. 3, art. 3 i art. 4 dyrektywy 2004/52).

Wszystkie nowe systemy opłat elektronicznych wprowadzone do użytku od dnia 1 stycznia 2007 r., do celów przeprowadzania transakcji związanych z opłatami elektronicznymi, muszą stosować jedną lub kilka spośród następujących technologii: (a) pozycjonowanie satelitarne, (b) łączność ruchoma stosująca normę GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23 060), (c) technologia mikrofalowa 5,8 GHz (art. 2 ust. 1 dyrektywy 2004/52). Dyrektywa zaleca, aby nowe systemy opłat elektronicznych wprowadzone do użytku po jej przyjęciu wykorzystywały technologie pozycjonowania satelitarnego oraz łączności ruchomej wymienione w ust. 1 (art. 2 ust. 3 dyrektywy 2004/52).

Dyrektywa dopuszcza, by urządzenia pokładowe mogły być również dostosowane do innych technologii, pod warunkiem, że nie prowadzi to do dodatkowych obciążeń użytkowników lub stworzenia dyskryminacji pomiędzy nimi (art. 2 ust. 4 dyrektywy 2004/52).

Państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić, aby przetwarzanie danych osobistych niezbędne do funkcjonowania europejskiej usługi opłaty elektronicznej było przeprowadzane zgodnie ze wspólnotowymi regulacjami chroniącymi wolności i podstawowe prawa osób fizycznych, łącznie z ich prywatnością, oraz zapewniają, aby w szczególności przestrzegane były przepisy dyrektyw 95/46/WE [obecnie: RODO – przyp. BAS] i 2002/58/WE¹⁶.

¹⁶ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej

Postanowienia dyrektywy 2004/52, w tym dotyczące europejskiej usługi opłaty elektronicznej, zostały implementowane do prawa polskiego ustawą o drogach publicznych. Ustawa posługuje się terminem „usługa EETS” (art. 4 pkt 41 ustawy).

W kontekście regulacji dyrektywy 2004/52 należy zauważyć, że projekt ustawy przewiduje zmiany w ustawie o drogach publicznych objęte zakresem regulacji dyrektywy. W szczególności projekt przewiduje zastąpienie dotychczasowego systemu poboru opłaty elektronicznej dokonywanego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, przy pomocy którego opłata ma być pobierana przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Projekt w art. 1 pkt 5 przewiduje, że pobór opłat elektronicznych ma być realizowany z wykorzystaniem urządzeń mobilnych, zewnętrznych systemów lokalizacji oraz urządzeń pokładowych, wykorzystujących technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. Natomiast w art. 1 pkt 6, w zakresie projektowanego art. 13ia ust. 1 ustawy o drogach publicznych, projekt ustawy stanowi, że w celu uiszczania opłat z wykorzystaniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany dokonać rejestracji w rejestrze uiszczających opłatę. Rejestracji nie dokonuje się w przypadku uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem usługi EETS.

Projektowane zmiany nie naruszają dyrektywy 2004/52.

3.4. Dyrektywa 2014/24 ustanawia przepisy dotyczące procedur udzielania zamówień przez instytucje zamawiające w odniesieniu do zamówień publicznych oraz konkursów, których wartość szacunkowa jest nie mniejsza niż kwoty progowe określone w art. 4 dyrektywy (art. 1 ust. 1). Instytucją zamawiającą, zgodnie z dyrektywą, są: państwo, władze regionalne lub lokalne, podmioty prawa publicznego lub związki złożone z co najmniej jednej takiej instytucji lub z co najmniej jednego takiego podmiotu prawa publicznego (art. 2 ust. 1 pkt 1 dyrektywy). Zamówieniami publicznymi są natomiast umowy o charakterze odpłatnym zawierane na piśmie pomiędzy co najmniej jednym wykonawcą a co najmniej jedną instytucją zamawiającą, których przedmiotem jest wykonanie robót budowlanych, dostawa produktów lub świadczenie usług (art. 2 ust. 1 pkt 5 dyrektywy).

Dyrektywa przewiduje szereg wyjątków od obowiązku jej stosowania. Zgodnie z art. 11 dyrektywy 2014/24 nie ma ona zastosowania do zamówień publicznych na usługi udzielanych przez instytucję zamawiającą innej instytucji zamawiającej lub związkowi instytucji zamawiających na podstawie prawa wyłącznego przyznanego im zgodnie z przepisem ustawowym, wykonawczym lub opublikowanym przepisem administracyjnym, zgodnym z Traktatem o

(dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) (Dz. Urz. UE L 201 z 31.7.2002 r., s. 37, ze zm.).

funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Mimo że zamówienia na usługi określone w art. 11 dyrektywy 2014/24 są objęte wyłączeniem, to nadal podlegają przepisom traktatowym dotyczącym przede wszystkim zasad swobodnego przepływu towarów, usług i pracowników oraz przepisom dotyczącym konkurencji, monopoli i dozwolonej pomocy państwa¹⁷.

Projekt przewiduje (art. 1 pkt 2 projektu ustawy w zakresie dotyczącym art. 13hb ust. 1k ustawy o drogach publicznych), że świadczenie usług z zakresu projektowania, budowy, rozwoju, wdrożenia utrzymania lub wsparcia urządzeń i elementów Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz kontroli prawidłowości uiszczania tej opłaty może być realizowane przez podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1-3a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych¹⁸ (dalej: PZP), zwany „podmiotem wyznaczonym” [bez stosowania PZP – przyp. BAS]. Przywołane przepisy art. 3 PZP określają niektóre kategorie podmiotów zobowiązanych do stosowania procedur zamówień publicznych. Dalej projekt przewiduje procedurę ewentualnego wyznaczenia „podmiotu wyznaczonego” i określania realizowanych przez niego usług (art. 1 pkt 2 projektu ustawy w zakresie dotyczącym art. 13hb ust. 1n-1o ustawy o drogach publicznych).

Przepisy dotyczące możliwości wyznaczenia „podmiotu wyznaczonego” i możliwości świadczenia przez taki podmiot określonych usług z pominięciem procedury udzielania zamówienia publicznego zostały wprowadzone ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych¹⁹. Uzasadnienie zgodności takiego rozwiązania z prawem Unii Europejskiej zostało przedstawione w projekcie ustawy²⁰ i potwierdzone dołączoną do projektu opinią Ministra Spraw Zagranicznych o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych z prawem Unii Europejskiej²¹. Opiniowany obecnie projekt ustawy przewiduje jedynie zmiany związane ze zmianą systemu pobierania opłaty elektronicznej i odpowiedzialnych za to organów.

Można uznać, że wyznaczenie „podmiotu wyznaczonego” będzie jednoznaczne z przyznaniem mu praw wyłącznych w określonym zakresie. Krąg podmiotów, które mogą, zgodnie z projektem, zostać „podmiotem wyznaczonym”, nie wykracza poza zakres art. 11 dyrektywy 2014/24. Ponadto, zgodnie z projektem, „podmiot wyznaczony” świadczyłby na podstawie prawa wyłącznego jedynie usługi, co jest zgodne z art. 11 dyrektywy 2014/24. W takim przypadku zawarcie umowy z „podmiotem wyznaczonym” na świadczenie usług

¹⁷ Zob. A. Sołtysińska, Komentarz do art. 11 dyrektywy 2014/24 w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE, [w:] A. Sołtysińska, H. Talago-Sławoj, Europejskie prawo zamówień publicznych. Komentarz, WK 2016, wydanie III.

¹⁸ Dz. U. z 2019 poz. 1843.

¹⁹ Dz. U. poz. 698.

²⁰ Druk nr 3259, VIII kadencja Sejmu.

²¹ Druk nr 3259, VIII kadencja Sejmu.

objętych wyznaczeniem nie będzie musiało być poprzedzone przeprowadzeniem postępowania w sprawie zamówienia publicznego, co nie będzie naruszać art. 11 dyrektywy 2014/24.

3.5. Rozporządzenie RODO reguluje ochronę osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych oraz swobodny przepływ danych osobowych. Rozporządzenie chroni podstawowe prawa i wolności osób fizycznych, w szczególności ich prawo do ochrony danych osobowych (art. 1). Rozporządzenie ma zastosowanie do przetwarzania danych osobowych w sposób całkowicie lub częściowo zautomatyzowany oraz do przetwarzania w sposób inny niż zautomatyzowany danych osobowych stanowiących część zbioru danych lub mających stanowić część zbioru danych (art. 2 ust. 1). Przetwarzanie jest zgodne z prawem wyłącznie w przypadkach, gdy – i w takim zakresie, w jakim – spełniony jest co najmniej jeden z warunków wymienionych w art. 6 RODO. Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy zwrócić uwagę na dwa z tych warunków: przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze oraz przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi. W przypadku obu wskazanych warunków podstawa przetwarzania musi być określona w prawie Unii Europejskiej lub w prawie krajowym. Cel przetwarzania musi być określony w tej podstawie prawnej lub musi być ono niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi. Podstawa prawna może zawierać przepisy szczegółowe dostosowujące stosowanie RODO, w tym: ogólne warunki zgodności z prawem przetwarzania przez administratora, rodzaj danych podlegających przetwarzaniu, osoby, których dane dotyczą, podmioty, którym można ujawnić dane osobowe, cele, w których można je ujawnić, ograniczenia celu, okresy przechowywania oraz operacje i procedury przetwarzania, w tym środki zapewniające zgodność z prawem i rzetelność przetwarzania. Prawo Unii lub prawo państwa członkowskiego muszą służyć realizacji celu leżącego w interesie publicznym oraz być proporcjonalne do wyznaczonego, prawnie uzasadnionego celu (art. 6 ust. 3 RODO).

Przepisy projektu przewidują przetwarzanie danych osobowych w licznych przypadkach: art. 1 pkt 2 projektu w zakresie dotyczącym art. 13hb ust. 1n ustawy o drogach publicznych, art. 1 pkt 6 projektu w zakresie dotyczącym art. 13ia ustawy o drogach publicznych, art. 1 pkt 9 projektu w zakresie dotyczącym art. 13l ust. 1d ustawy o drogach publicznych, art. 5 pkt 6 projektu w zakresie dotyczącym art. 55b ust. 1a ustawy o transporcie drogowym, art. 7 pkt 4 projektu w zakresie dotyczącym art. 51a ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, art. 11 ust. 5 projektu, art. 16 projektu.

We wszystkich przypadkach, w których projekt przewiduje przetwarzanie danych osobowych, należy uznać, że spełnione są kryteria przetwarzania

określone w RODO. W konsekwencji, projekt ustawy nie narusza RODO.

4. Konkluzja

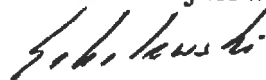
Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw jest objęty zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Przemysław Sobolewski

Warszawa, 27 kwietnia 2020 r.

BAS-WAPM-805/20
TRYB PILNY

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Sylwester Tułajew) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma na celu, zgodnie z uzasadnieniem, zagwarantować nowoczesny i efektywny pobór opłaty elektronicznej w sposób minimalizujący uciążliwość i koszty ponoszone przez korzystających z dróg publicznych.

Opłata elektroniczna to pobierana obecnie opłata za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych w drodze rozporządzenia przez Radę Ministrów, przez pojazdy samochodowe (...), za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej¹.

Jak zaznaczono w uzasadnieniu, obecny system poboru opłaty elektronicznej wymaga dedykowanych wyłącznie do tego celu urządzeń pokładowych oraz osobistego stawiennictwa w punkcie obsługi i przedłożenia kompletu dokumentów w celu zwarcia umowy. Projektowane rozwiązania mają zapewnić w pełni elektroniczny proces obsługi oraz ograniczenie obowiązków korzystających z dróg publicznych, również dzięki wykorzystaniu danych będących w posiadaniu administracji w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

W uzasadnieniu podniesiono, że przepisy dostosowane są do planowanej zmiany technologii wykorzystywanej do poboru opłaty elektronicznej. Planowane jest odejście od wykorzystywanej obecnie technologii DSRC na rzecz technologii pozycjonowania satelitarnego, z uwagi na brak konieczności zakupu kosztownych dedykowanych urządzeń pokładowych i budowy bramownic naliczających. Projektodawcy twierdzą, że, wobec upowszechnienia technologii pozycjonowania

¹ Zob. art. 13ha ust. 1 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470, ze zm).

satelitarnego, wykorzystywanej w telefonach komórkowych, nawigacjach satelitarnych, czy urządzeniach fabrycznie montowanych w pojazdach, niezasadne jest nakładanie obowiązku zakupu dedykowanych urządzeń pokładowych służących wyłącznie do poboru opłaty elektronicznej. Celem projektu jest zatem stworzenie ram prawnych umożliwiających wykorzystanie do celów poboru opłaty elektronicznej już używanych urządzeń, przede wszystkim telefonów komórkowych.

Poza celem głównym projekt ustawy ma także inne cele, którymi są: (1) stworzenie podstaw prawnych działania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS służącego poborowi opłaty elektronicznej, opartego na technologii pozycjonowania satelitarnego, (2) umożliwienie korzystającym z dróg publicznych wyboru urządzeń służących do przekazywania danych geolokalizacyjnych do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, (3) zagwarantowanie możliwości wykorzystania bezpłatnej aplikacji mobilnej do uiszczenia opłaty elektronicznej, (4) umożliwienie przedsiębiorcom świadczącym usługi w zakresie systemów geolokalizacyjnych dla przedsiębiorców transportowych rozszerzenia zakresu swoich usług o możliwość obsługi w zakresie uiszczania opłaty elektronicznej, (5) przejęcie zadania poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za autostrady przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej w celu konsolidacji zadań administracji w obszarze poboru danin i opłat oraz ograniczenie kosztów wdrożenia nowego systemu po stronie administracji, (6) ułatwienie korzystającym z dróg publicznych dostosowania się do zmiany technologii, (7) ograniczenie kosztów ponoszonych przez korzystających z dróg publicznych związanych z wdrożeniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Projekt przewiduje nowelizację następujących ustaw:

1. z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych²;
2. z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym³;
3. z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁴;
4. z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej⁵;
5. z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁶;
6. z dnia 29 kwietnia 2016 r. o szczególnych zasadach wykonywania niektórych zadań dotyczących informatyzacji w zakresie działów administracji rządowej budżet i finanse publiczne⁷;
7. z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej⁸;

² Dz. U. z 2020 r. poz. 470, ze zm.

³ Dz. U. z 2020 r. poz. 72, ze zm.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 110, ze zm.

⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 954, ze zm.

⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 2140.

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 230.

⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 505, ze zm.

8. z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw⁹.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Przemysław Sobolewski

⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 12, ze zm.