



**KANCELARIA  
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 27 marca 2023 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych  
ustaw**

**(druk nr 935)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Celem ustawy jest wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, zwanej dalej „dyrektywą 2019/520”.

Ponadto ustawa służy stosowaniu:

- 1) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych;
- 2) rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylenia decyzji 2009/750/WE.

Ustawa zawiera przepisy wdrażające nowe rozwiązania wprowadzone w dyrektywie 2019/520 w zakresie usługi EETS. Podstawowym aktem prawnym, w którym następuje to wdrożenie jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Procedowana nowela w zakresie tej ustawy w szczególności:

- 1) rozszerza zakres stosowania usługi EETS na elektroniczne systemy poboru opłat, w których wykorzystywana jest technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych;
- 2) łądzi podstawowe warunki świadczenia usługi EETS dla dostawców EETS, w wyniku czego nie będzie już obowiązku zawarcia przez tych dostawców umów z wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, a ponadto zmianie ulegną przesłanki wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS;
- 3) wprowadza regulacje dotyczące terminu wdrażania nowych elektronicznych systemów poboru opłat albo dokonywania istotnych zmian w tych systemach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia dostawcom EETS możliwości odpowiedniego dostosowania składników interoperacyjności EETS;
- 4) wprowadza obowiązek wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty wraz z określeniem podstawowych zasad ustalania jego wysokości;
- 5) nakłada obowiązki na podmioty świadczące usługi poboru opłat drogowych w zakresie sposobu prowadzenia księgowości i udostępniania organom pojedynczym informacji o wynagrodzeniu otrzymywanym z tytułu świadczenia tej usługi;
- 6) określa zasady wymiany i przetwarzania danych związanych ze świadczeniem usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS, a podmiotami pobierającymi opłaty lub kontrolującymi prawidłowość ich uiszczenia, a także podmiotami zarządzającymi drogami lub ruchem na drogach;
- 7) wprowadza obowiązek posiadania przez wszystkie podmioty pobierające opłaty w elektronicznych systemach poboru opłat, w których stosowane są urządzenia pokładowe, środowiska testowe dla dostawców EETS w celu weryfikacji oferowanych przez nich urządzeń;
- 8) określa organ do wstępnych kontaktów administracyjnych pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty;
- 9) określa obowiązki użytkowników usługi EETS, które mają na celu zapewnienie prawidłowego poboru opłat za przejazd i ustalenie podziału odpowiedzialności w tym zakresie pomiędzy użytkownikami EETS, a dostawcami EETS;
- 10) określa podstawowe elementy umowy zawieranej przez użytkownika EETS z dostawcą EETS;
- 11) wprowadza w określonych sprawach odesłania do aktów wykonawczych wydawanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;

- 12) wyznacza punkt kontaktowy właściwy w ramach transgranicznej wymiany informacji przez rozszerzenie kompetencji Krajowego Punktu Kontaktowego (KPK);
- 13) określa krajowe podmioty uprawnione w zakresie transgranicznej wymiany informacji, którymi są:
  - a) Główny Inspektor Transportu Drogowego – w związku z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
  - b) Szef Krajowej Administracji Skarbowej (Szef KAS) – w związku z naruszeniami obowiązku wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej;
- 14) określa zakres danych podlegających wymianie w ramach transgranicznej wymiany informacji oraz tryb tej wymiany;
- 15) przewiduje dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego uprawnienie do zatrzymania pojazdu, w przypadku, gdy stwierdzono przejazd z naruszeniem obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 16) określa tryb sporządzania sprawozdań dotyczących korzystania z danych podlegających wymianie w ramach transgranicznej wymiany informacji;
- 17) określa zasady ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku z wymianą danych w ramach transgranicznej wymiany informacji.

Ustawa zmienia również:

- 1) ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 2) ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 4) ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej;
- 5) ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

Zmiany wprowadzane w ww. ustawach stanowią co do zasady konsekwencję zmian wprowadzonych do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Projektodawca podkreśla natomiast znaczenie nowelizacji ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, która określa podstawowe zasady wystawiania i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej pobieranej przez Szefa KAS w związku z naruszeniem obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą przez podmioty, których dane zostaną ustalone za pośrednictwem KPK.

Ustawa zawiera przepisy przejściowe będące konsekwencją wprowadzanych nią zmian do obowiązującego systemu prawnego (art. 7–12).

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

## II. Przebieg prac legislacyjnych

Projekt ustawy wpłynął do Sejmu jako przedłożenie rządowe w dniu 6 lutego 2023 r. (druk sejmowy nr 3010).

W dniu 7 lutego 2023 r. projekt ustawy został skierowany do pierwszego czytania do Komisji Infrastruktury.

Komisja Infrastruktury, po rozpatrzeniu projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 6 marca 2023 r., wniosła o jego uchwalenie przez Sejm w brzmieniu zaproponowanym w sprawozdaniu (druk sejmowy nr 3044).

Drugie czytanie projektu ustawy odbyło się na 73. posiedzeniu Sejmu w dniu 7 marca 2023 r. W jego wyniku projekt ponownie został skierowany do Komisji Infrastruktury w celu przedstawienia sprawozdania.

Komisja Infrastruktury, po rozpatrzeniu poprawki zgłoszonej do projektu ustawy, na posiedzeniu w dniu 8 marca 2023 r. wniosła o jego uchwalenie przez Sejm w brzmieniu zaproponowanym w dodatkowym sprawozdaniu (druk sejmowy nr 3044–A).

Sejm uchwalił ustawę na 73. posiedzeniu w dniu 9 marca 2023 r. Za przyjęciem ustawy głosowało 276 posłów, przy 12 głosach przeciw i 160 głosach wstrzymujących się.

## III. Uwagi szczegółowe

1. Proponowany w art. 1 pkt 3 lit. c ustawy przepis art. 13i ust. 1d ustawy o drogach publicznych, w zakresie, w jakim odnosi się do głównego dostawcy **usługi** i zawieranych przez niego **umów** z korzystającymi z dróg, wymaga doprecyzowania przez określenie:

- 1) jakie to usługi świadczone przez wskazanego w nim dostawcę głównego są objęte zakresem regulacji tego przepisu;
- 2) **przedmiotu umowy** zawieranej przez głównego dostawcę usługi z korzystającymi z dróg (czy jest to definiowana w proponowanym art. 4 pkt 43a zmienianej ustawy umowa dotycząca obszaru EETS, czy może umowa dotycząca świadczenia usługi

EETS, o której mowa w proponowanym art. 16e ust. 1 pkt 1 lit. b, albo umowa świadczenia usługi poboru opłat definiowanej w art. 4 pkt 44d zmienianej ustawy?).

**Propozycja poprawki w omawianym zakresie będzie możliwa po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.**

2. Proponowany w art. 1 pkt 3 lit. i ustawy przepis art. 13i ust. 4d ustawy o drogach publicznych proponuje się doprecyzować przez określenie, że wskazany w nim przejazd dotyczy pojazdu. Obecnie jego brzmienie sugeruje, że dotyczy on przejazdu po obszarze EETS urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1. Proponowany przepis stanowi bowiem, że "Użytkownik EETS jest obowiązany zapewnić, że **urządzenie**, o którym mowa w art. 16l ust. 1, **jest używane podczas przejazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia (...)**".

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 3 w lit. i, w ust. 4d po wyrazie „przejazdu” dodaje się wyraz „pojazdu”.

3. W proponowanym w art. 1 pkt 3 lit. i ustawy przepisie ust. 4e w art. 13i ustawy o drogach publicznych przy odesłaniu do przepisu **ust. 3<sup>1</sup>** należy zrezygnować ze wskazywania **art. 13i**. Zarówno bowiem ust. 3<sup>1</sup> jak i ust. 4e, w którym użyto tego odesłania, są zamieszczone w tym samym artykule – art. 13i. Oznacza to, że odesłanie to występuje w obrębie przepisów tego samego artykułu.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 3 w lit. i, w ust. 4e skreśla się wyrazy „art. 13i”.

4. W proponowanym w art. 1 pkt 5 ustawy przepisie art. 13ja ust. 2 ustawy o drogach publicznych należy dokonać korekty redakcyjnej, zastępując wyrazy „**prowadzący** jednocześnie **inne rodzaje prowadzonej działalności**” wyrazami „prowadzący jednocześnie inne rodzaje działalności”. Wydaje się, że w analizowanym przepisie doszło do oczywistej omyłki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 5, w art. 13ja w ust. 2 wyrazy „prowadzący jednocześnie inne rodzaje prowadzonej działalności” zastępuje się wyrazami „prowadzący jednocześnie inne rodzaje działalności”.

5. W proponowanym w art. 1 pkt 5 ustawy przepisie art. 13ja ust. 3 ustawy o drogach publicznych przy wskazywaniu na „**subsydiowanie skrośne**” należy zrezygnować z odwoływania się do ust. 1 pkt 1 tego artykułu. Odwoływanie się w rozpatrywanym przypadku do ust. 1 pkt 1 jest bezprzedmiotowe, ponieważ określenie „subsydiowanie skrośne” stanowi tzw. definicję nawiasową przyjętą na potrzeby zmienianej ustawy i to w tym samym artykule co ww. ust. 3.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 5, w art. 13ja w ust. 3 skreśla się wyrazy „, o którym mowa w ust. 1 pkt 1”.

6. Proponowany w art. 1 pkt 8 ustawy przepis art. 13ma ust. 1 ustawy o drogach publicznych stanowi, że Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia **transgraniczną wymianę informacji** z właściwymi krajowymi podmiotami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z **krajowymi organami uprawnionymi** – w zakresie danych dotyczących właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdów dokonujących określonych naruszeń oraz danych dotyczących pojazdów. Nie określa on natomiast **co należy rozumieć przez objęte jego regulacją krajowe organy uprawnione**. Nie określają tego również pozostałe przepisy zmienianej ustawy. Zamieszczony po nim art. 13mb ust. 1 określa właściwość w zakresie transgranicznej wymiany informacji ale **krajowych podmiotów uprawnionych**, którymi są odpowiednio Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Szef KAS. Sugeruje to, że być może w art. 13ma ust. 1 doszło do pomyłki i w rzeczywistości chodzi w nim o krajowe **podmioty** uprawnione. Jeżeli tak to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki. W przeciwnym razie propozycja poprawki w omawianym zakresie będzie możliwa po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13ma w ust. 1 we wprowadzeniu do wyczerpania wyrazy „krajowymi organami uprawnionymi” zastępuje się wyrazami „krajowymi podmiotami uprawnionymi”.

7. Proponowany w art. 1 pkt 8 ustawy przepis art. 13mb ust. 1 ustawy o drogach publicznych określa organy będące „krajowymi podmiotami uprawnionymi **w zakresie transgranicznej wymiany informacji**”. Pozostałe z proponowanych przepisów ustawy o drogach publicznych (art. 13mc ust. 2, art. 13md ust. 3 pkt 2 i ust. 4 oraz art. 13me

ust. 1 i 3) posługują się natomiast skróconą nazwą, jak się wydaje, tych właśnie podmiotów, bez wskazywania ich właściwości w zakresie transgranicznej wymiany informacji. Mając więc na uwadze zapewnienie jednolitości proponowanych przepisów w sposobie posługiwania się tą samą nazwą na określenie tych samych organów określonych w art. 13mb ust. 1, w tym dyrektywę § 10 Zasad techniki prawodawczej, nakazującą do oznaczania jednakowych pojęć używać jednakowych określeń, rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mb w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazie „informacji” dodaje się wyrazy „, zwanymi dalej „krajowymi podmiotami uprawnionymi”,”.

8. Wątpliwości budzi relacja proponowanych w art. 1 pkt 8 ustawy przepisów art. 13mb ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych w zakresie, w jakim odnoszą się **do inspektorów i osób zatrudnionych w Inspekcji Transportu Drogowego** (pkt 2 lit. a) oraz **funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej pełniących służbę w jednostkach organizacyjnych KAS i osób zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych KAS** (pkt 2 lit. b), do pozostałych przepisów zmienianej ustawy, ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

**Po pierwsze** – przepis art. 13mb ust. 2 pkt 2 lit. a sugeruje, że inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego nie są osobami zatrudnionymi w tej instytucji. Odnosi się on bowiem do inspektorów i osób zatrudnionych w Inspekcji Transportu Drogowego. Tymczasem inspektorzy są pracownikami Inspekcji Transportu Drogowego, o czym m.in. rozstrzyga art. 77 ustawy o transporcie drogowym.

**Po drugie** – wątpliwości budzi kogo w rozpatrywanym przypadku należy rozumieć przez osoby zatrudnione w Inspekcji Transportu Drogowego, czy mają to być tylko pracownicy Inspekcji Transportu Drogowego (a więc osoby zatrudnione w niej w szczególności na podstawie umowy o pracę), czy również osoby zatrudnione w niej na podstawie umowy cywilnoprawnej. Przepisy ustawy o transporcie drogowym sugerują, że chodzi tutaj o pracowników Inspekcji Transportu Drogowego, w tym jej inspektorów.

**Po trzecie** – art. 13mb ust. 2 pkt 2 lit. b odnosi się do funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej **pełniących służbę w jednostkach organizacyjnych KAS**.

Tymczasem zarówno pozostałe przepisy zmienianej ustawy o drogach publicznych (art. 13na ust. 2, art. 16i ust. 5 i 6, art. 41c ust. 1 pkt 4), jak i ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej odnoszą się do funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (art. 1 ust. 1 pkt 2), a więc bez wskazywania, że pełniących służbę w jednostkach organizacyjnych KAS. Wydaje się, że wynika to z tego, że funkcjonariusze ci mogą pełnić służbę wyłącznie w jednostkach organizacyjnych KAS. W związku z tym proponuje się, aby również i analizowany przepis ograniczał się do wskazywania na funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej.

**Po czwarte** – art. 13mb ust. 2 pkt 2 lit. b odnosi się do osób zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych KAS. Powstaje więc pytanie, rzutujące na prawidłowe stosowanie i interpretację tego przepisu, kogo należy rozumieć przez osoby zatrudnione w takich jednostkach. Pomijając poruszoną wyżej kwestię czy chodzi o pracowników czy również i inne osoby zatrudnione w tych jednostkach na podstawie innego stosunku prawnego niż stosunek pracy – należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, ilekroć w tej ustawie jest mowa o „**osobach zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych KAS**” rozumie się przez to **pracowników** jednostek organizacyjnych, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 2, 3 i 6 tej ustawy, oraz **pracowników** zatrudnionych w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw finansów publicznych, wykonujących zadania KAS w komórkach organizacyjnych tego urzędu. Wyjaśnienia wymaga więc czy intencją projektodawcy jest, aby analizowany przepis dotyczył osób zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych KAS w rozumieniu art. 1 ust. 4 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, czy tylko w jednostkach organizacyjnych KAS, o których mowa w art. 36 ust. 1 pkt 2, 3 i 6 tej ustawy, czy może we wszystkich jednostkach organizacyjnych KAS określonych w art. 36 ust. 1 tej ustawy.

**Reasumując**, jeżeli w analizowanych przepisach chodzi o pracowników, w tym inspektorów, Inspekcji Transportu Drogowego oraz o osoby zatrudnione w jednostkach organizacyjnych KAS w rozumieniu art. 1 ust. 4 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki. W przeciwnym razie ewentualna propozycja poprawki będzie możliwa po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mb w ust. 2 w pkt 2:



- a) w lit. a wyrazy „osobom zatrudnionym w” zastępuje się wyrazami „innym pracownikom”,
  - b) w lit. b skreśla się wyrazy „pełniącym służbę w jednostkach organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej” oraz przed wyrazami „– na potrzeby” dodaje się wyrazy „w rozumieniu art. 1 ust. 4 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej”.
9. W proponowanym w art. 1 pkt 8 ustawy przepisie art. 13mc ust. 1 ustawy o drogach publicznych proponuje się zrezygnować ze wskazywania, że dotyczy on **utworzonego** krajowego punktu kontaktowego, zapewniając w ten sposób jego spójność z art. 13ma ust. 1 zmienianej ustawy. Niezależnie od tego należy przyjąć, że zapytań do Krajowego Punktu Kontaktowego nie mogą kierować krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich UE, które nie zostały utworzone.

**Analogiczna uwaga dotyczy proponowanego w art. 1 pkt 8 ustawy przepisu art. 13md ust. 1 pkt 1.**

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8:

- a) w art. 13mc w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „utworzonych w innych państwach” zastępuje się wyrazami „innych państw”,
  - b) w art. 13md w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „utworzone w innych państwach” zastępuje się wyrazami „innych państw”.
10. W proponowanym w art. 1 pkt 8 ustawy przepisie art. 13mc ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o drogach publicznych wyrazy „(nazwa lub firma)” proponuje się zastąpić wyrazami „albo nazwę”, ponieważ przyjęte w nim rozwiązanie redakcyjne w postaci tzw. definicji nawiasowej sugeruje błędnie, że nazwa lub firma podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą, np. osoby prawnej, jest imieniem i nazwiskiem osoby fizycznej. Należy też zrezygnować z odnoszenia się w nim do „firmy” właściciela lub posiadacza pojazdu, ponieważ „firma” jest „nazwą” pod, którą podmiot prowadzi działalność gospodarczą lub zawodową. W tym przypadku proponuje się zastosować rozwiązanie analogiczne do przyjętego w pozostałych przepisach zmienianej ustawy (art. 13ia ust. 5 pkt 1 i art. 39 ust. 7ab pkt 1).

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mc w ust. 1 w pkt 2 w lit. a wyrazy „(nazwa lub firma)” zastępuje się wyrazami „albo nazwa”.

11. W proponowanym w art. 1 pkt 8 ustawy przepisie art. 13mc ust. 2 ustawy o drogach publicznych proponuje się zrezygnować ze wskazywania, że podawane przez krajowe podmioty uprawnione w zapytaniach krajowych numery rejestracyjne są **pełne**. Takie rozwiązanie jest niespójne z pozostałymi przepisami zmienianej ustawy odnoszącymi się do numerów rejestracyjnych, w tym z ust. 1 pkt 1 lit. a analizowanego artykułu, czy art. 13ia ust. 5 pkt 3 lit. a. Ponadto sugeruje ono, że przepisy te dotyczą również numerów rejestracyjnych, które są niepełne.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mc w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyraz „pełny”.

12. Zastrzeżenia budzi proponowany w art. 1 pkt 8 ustawy przepis art. 13mf ust. 7 ustawy o drogach publicznych, stanowiący że „Z wyjątkiem ust. 5, w postępowaniu wszczętym na podstawie zawiadomienia KPK, Główny Inspektor Transportu Drogowego dokonuje czynności, w tym sporządza decyzje, postanowienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma w tym postępowaniu składa się Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w języku polskim.” Mając bowiem na uwadze **art. 27 Konstytucji (stanowiący, że w RP językiem urzędowym jest język polski) oraz przepisy ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim, w szczególności art. 4 pkt 4 (stanowiący, że język polski jest językiem urzędowym instytucji powołanych do realizacji określonych zadań publicznych) i art. 5 (stanowiący, że podmioty wykonujące zadania publiczne na terytorium RP dokonują wszelkich czynności urzędowych oraz składają oświadczenia woli w języku polskim, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej oraz, że wymóg ten stosuje się odpowiednio do oświadczeń woli, podań i innych pism składanych organom określonym w art. 4 tej ustawy), należy uznać analizowany przepis za bezprzedmiotowy**. Nie wprowadza on bowiem żadnych treści normatywnych, a zawarta w nim norma wynika jednoznacznie z ww. przepisów ustawy o języku polskim. Ponadto błędnie sugeruje, że w przypadku jego braku Główny Inspektor Transportu Drogowego mógłby

sporządzać decyzje administracyjne i inne pisma procesowe w języku innym niż język polski. Tym czasem organ prowadzący postępowanie administracyjne w świetle powyższych przepisów nie może dokonywać czynności, w tym sporządzać decyzji administracyjnych, postanowień i innych pism procesowych, w języku innym niż obowiązujący go język urzędowy (język polski), **jeżeli nie upoważniają go do tego przepisy szczególne (jak ma to miejsce w przypadku art. 13mf ust. 5 przewidującego wymóg tłumaczenia zawiadomienia KPK również na język obcy)**. Organ administracji publicznej, w tym prowadzący postępowanie administracyjne, jest bowiem obowiązany do działania na podstawie i w granicach prawa. Podobnie rzecz się ma w przypadku pism składanych takiemu organowi (**art. 5 ust. 2 ustawy o języku polskim**). W związku z tym oraz mając na uwadze § 4 ust. 1 i § 11 Zasad techniki prawodawczej, zakazujące odpowiednio powtarzania w ustawie przepisów zamieszczonych w innych ustawach oraz zamieszczania w ustawie wypowiedzi, które nie służą wyrażaniu norm prawnych, rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki skreślającej analizowany ust. 7.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mf skreśla się ust. 7.

13. Podobnie jak analizowany wyżej przepis art. 13mf ust. 7 ustawy o drogach publicznych, tak i przepis ust. 9 tego artykułu nie zawiera żadnych wartości normatywnych i ma wyłącznie walor przepisu informującego, zakazanego do zamieszczania w ustawie dyrektywą § 11 Zasad techniki prawodawczej. Przepis art. 13mf ust. 9 stanowi bowiem, że w zakresie nieuregulowanym w ust. 3–8 tego artykułu do postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (a więc postępowania administracyjnego) stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Zaznaczyć więc należy, że jest to rzecz oczywista i bezpośrednio wynikająca z przepisów tego kodeksu. Zgodnie z art. 1 pkt 1 i 5 Kodeksu postępowania administracyjnego normuje on postępowanie przed organami administracji publicznej w należących do właściwości tych organów sprawach indywidualnych rozstrzyganych w drodze decyzji administracyjnych albo załatwianych milcząco (pkt 1), a także nakładanie lub wymierzanie administracyjnych kar pieniężnych (pkt 5). Zgodnie natomiast z art. 189a Kodeksu postępowania administracyjnego, cyt.:

„Art. 189a § 1. W sprawach **nakładania lub wymierzania administracyjnej kary pieniężnej** lub udzielania ulg w jej wykonaniu **stosuje się przepisy niniejszego działu.**

§ 2. **W przypadku uregulowania w przepisach odrębnych:**

- 1) przesłanek wymiaru administracyjnej kary pieniężnej,
- 2) odstąpienia od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej lub udzielenia pouczenia,
- 3) terminów przedawnienia nakładania administracyjnej kary pieniężnej,
- 4) terminów przedawnienia egzekucji administracyjnej kary pieniężnej,
- 5) odsetek od zaległej administracyjnej kary pieniężnej,
- 6) udzielania ulg w wykonaniu administracyjnej kary pieniężnej

– przepisów niniejszego działu **w tym zakresie nie stosuje się.**”.

**Reasumując**, na gruncie obowiązującego porządku prawnego nie ma możliwości, aby Główny Inspektor Transportu Drogowego (prowadząc postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia wskazane w art. 13mf ust. 9) nie stosował ogólnych zasad Kodeksu postępowania administracyjnego w zakresie nieuregulowanym w ustawie o drogach publicznych. W związku z tym rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki skreślającej analizowany ust. 9.

#### **Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 8, w art. 13mf skreśla się ust. 9.

14. Zgodnie z proponowanym w art. 1 pkt 14 lit. a tiret czwarte ustawy przepisem art. 16i ust. 1 pkt 2a ustawy o drogach publicznych, dostawca EEST jest obowiązany przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS **dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu** należącego do tego użytkownika. Tak zredagowany przepis sugeruje, że dostawca EETS ma dostarczać **dane osobowe pojazdu**.

**Ponadto**, końcowa treść analizowanego przepisu odnosi się do podmiotu pobierającego opłaty. Mając więc na uwadze, że przepis ten w swej wcześniejszej treści dwukrotnie wskazuje na definiowany w ustawie „podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS” powstaje pytanie, czy i w tym przypadku nie chodzi o tak określony podmiot. Jeżeli tak, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

#### **Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 14 w lit. a w tiret czwartym, w pkt 2a po wyrazach „pobierającym opłaty”

dodaje się wyrazy „na obszarze EETS”.

15. Proponowany w art. 1 pkt 14 lit. a tiret dziewiąte ustawy przepis art. 16i ust. 1 pkt 8 ustawy o drogach publicznych wymaga doprecyzowania polegającego na przywołaniu pełnej nazwy wskazanego w nim planu – „planu zarządzania ryzykiem **związanym ze świadczeniem usługi EETS**”, zgodnie z przepisami art. 16e ust. 2 pkt 4 i ust. 4 zmienianej ustawy.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 14 w lit. a w tiret dziewiątym, w pkt 8 po wyrazie „ryzykiem” dodaje się wyrazy „związanym ze świadczeniem usługi EETS”.

16. Proponowany w art. 1 pkt 14 lit. c ustawy przepis art. 16i ust. 8 ustawy o drogach publicznych wymaga doprecyzowania. Nakłada on na dostawcę EETS obowiązek udostępnienia określonych informacji w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja **o wpisie dostawy EETS** stała się ostateczna. Nie określa natomiast, **jakiego wpisu dotyczy ta decyzja**. Jeżeli w rozpatrywanym przypadku chodzi o wpis **do rejestru EETS**, do którego odnoszą się pozostałe przepisy zmienianego art. 16i (np. ust. 1 pkt 1a, 5, 6, 8 i 9), czy o **decyzję o wpisie dostawcy EETS do rejestru EETS**, do której odnosi się np. proponowany art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. d tiret pierwsze, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki. W przeciwnym razie propozycja poprawki w omawianym zakresie będzie możliwa po przedstawieniu wyjaśnień przez przedstawiciela Rządu.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 14 w lit. c, w ust. 8 po wyrazach „decyzja o wpisie dostawy EETS” dodaje się wyrazy „do rejestru EETS”.

17. Proponowany w art. 1 pkt 15 lit. a ustawy przepis art. 16j ust. 1 zdanie pierwsze ustawy o drogach publicznych odnosi się do **podmiotu pobierającego opłaty**, z którym dostawca EETS zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS. Mając na uwadze, że przedmiotowy przepis dotyczy obszaru EETS oraz, że zgodnie z proponowaną w art. 1 pkt 1 lit. a ustawy definicją „umowy dotyczącej obszaru EETS”, jest to umowa zawierana między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, to wydaje się, że powinien on odnosić się do „podmiotu pobierającego opłaty

na obszarze EEST”. Jeżeli tak to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 15 w lit. a, w ust. 1 w zdaniu pierwszym po wyrazach „podmiotowi pobierającemu opłaty” dodaje się wyrazy „na obszarze EETS”.

18. Proponowany w art. 1 pkt 18 ustawy przepis art. 161a ust. 2 pkt 4 ustawy o drogach publicznych odnosi się do umieszczenia przez dostawcę EETS urządzenia, o którym mowa w **art. 161 ust. 1**, w wykazie wskazanym w **ust. 4 tego przepisu**. Zastosowana w nim redakcja sugeruje więc, że **ust. 4 jest zamieszczony w ust. 1** w art. 161, ponieważ przepisem przywołanym przed ust. 4 jest **ust. 1** tego artykułu. W związku z tym rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 18, w art. 161a w ust. 2 w pkt 4 wyrazy „ust. 4 tego przepisu” zastępuje się wyrazami „art. 161 ust. 4”.

19. Proponowany w art. 1 pkt 18 ustawy przepis art. 161b ust. 4 zdanie drugie ustawy o drogach publicznych odnosi się do **podmiotu pobierającego opłaty EETS**, a wydaje się, że powinien do definiowanego w art. 4 pkt 42a zmienianej ustawy „podmiotu pobierającego opłaty **na obszarze EETS**”. Jeżeli tak, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 18, w art. 161b w ust. 4 w zdaniu drugim po wyrazach „Podmiot pobierający opłaty” dodaje się wyrazy „na obszarze”.

20. W proponowanym w art. 1 pkt 21 lit. b ustawy przepisie art. 160 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o drogach publicznych proponuje się dokonać korekty zapewniającej jego spójność z wprowadzeniem do wyliczenia w ust. 1 oraz z pozostałymi punktami tego ustępu (np. z pkt 3 lit. a). Polega ona na skreśleniu w nim wyrazów „podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 21 w lit. b, w pkt 2 w lit. a skreśla się wyrazy „podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”.

21. W art. 1 pkt 21 lit. g ustawy w poleceniu nowelizacyjnym należy skreślić wyrazy „w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem oraz”, ponieważ proponowane w ustawie brzmienie ww. pkt 7 (w art. 16o ust. 1 ustawy o drogach publicznych) uwzględnia już zamianę kończącej go obecnie kropki na średnik.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 21 w lit. g w poleceniu nowelizacyjnym skreśla się wyrazy „w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem oraz”.

22. Proponowany w art. 1 pkt 24 lit. a ustawy przepis art. 16r ust. 1 ustawy o drogach publicznych wymaga doprecyzowania przez wskazanie **co stanowi przedmiot poruszania się** przez użytkownika EETS po obszarze EETS. Jeżeli w rozpatrywanym przypadku chodzi o **przejazd** użytkownika EETS po obszarze EETS **pojazdem**, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki, kompatybilnej z brzmieniem proponowanego ust. 2 ww. art. 16r (art. 16r ust. 2 odnosi się do przejazdu pojazdu po obszarze EETS).

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 24:

- a) w lit. a, w ust. 1 wyrazy „poruszania się przez użytkownika EETS” zastępuje się wyrazami „przejazdu użytkownika EETS pojazdem”,
- b) w lit. c, w ust. 2 wyrazy „przejazdu pojazdu” zastępuje się wyrazami „przejazdu użytkownika EETS pojazdem”.

23. Proponowane w art. 1 pkt 25 ustawy przepisy art. 16s ust. 2 i 3 ustawy o drogach publicznych należy doprecyzować przez wskazanie, że objęta ich zakresem regulacji umowa to umowa dotycząca obszaru EETS (czyli umowa definiowana w art. 4 pkt 43a zmienianej ustawy).

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 25, w art. 16s w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 3 po wyrazie „Umowa” dodaje się wyrazy „dotycząca obszaru EETS”.

24. Proponowany w art. 1 pkt 32 ustawy przepis ust. 5 w art. 16xa ustawy o drogach publicznych został zredagowany niezgodnie z wymogami § 56 ust. 1 Zasad techniki

prawodawczej. Składa się on bowiem z dwóch zdań, z tym że jedno z nich (zdanie drugie) zawiera wyliczenie. Zgodnie natomiast z § 56 ust. 1 Zasad techniki prawodawczej w obrębie ustępu zawierającego wyliczenie wyróżnia się dwie części: wprowadzenie do wyliczenia oraz punkty. W związku z tym rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki. Należy przy tym zaznaczyć, że nie powoduje ona konieczności dokonania zmian wynikowych w innych przepisach procedowanej ustawy.

**Analogiczna uwaga dotyczy odpowiednio proponowanego w art. 1 pkt 32 przepisu art. 16xa ust. 9 ustawy o drogach publicznych.**

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 32, w art. 16xa:

- a) w ust. 5 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „EETS. W takim przypadku informacja o obszarze EETS, oprócz” zastępuje się wyrazami „EETS, która oprócz”,
- b) w ust. 9 skreśla się zdanie drugie,
- c) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:  
„10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, przepisy ust. 6–8 stosuje się odpowiednio.”.

25. Z literalnego brzmienia proponowanego w art. 1 pkt 32 ustawy przepisu art. 16xb ust. 5 pkt 2 ustawy o drogach publicznych (czytanego bezpośrednio z wprowadzeniem do wyliczenia w ust. 5) wynika, że po przeprowadzeniu testów akceptacyjnych podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wystawia dokument, w którym oświadcza, że testy te zostały zakończone z wynikiem negatywnym – w pozostałych przypadkach. Powstaje więc pytanie, jakie to pozostałe przypadki decydują o negatywnym wyniku tych testów. Wydaje się, że chodzi tutaj o przypadek, w którym testy akceptacyjne nie potwierdziły możliwości wykorzystywania urządzenia na potrzeby poboru opłaty do świadczenia tej usługi. Jeżeli tak, to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 32, w art. 16xb w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wynikiem negatywnym, jeśli nie potwierdziły one możliwości, o której mowa w pkt 1.”.

26. Proponowany w art. 1 pkt 32 ustawy przepis art. 16xb ust. 6 pkt 3 ustawy o drogach publicznych wymaga doprecyzowania przez wskazanie, że dotyczy on reprezentowania podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS.



**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 32, w art. 16xb w ust. 6 w pkt 3 po wyrazie „opłaty” dodaje się wyrazy „na obszarze EETS”.

27. W proponowanym w art. 1 pkt 33 lit. d ustawy przepisie art. 16y ust. 4 ustawy o drogach publicznych proponuje się:

- 1) określić, że wskazana w nim **podstawa** decyzji jest podstawą **prawną oraz, że decyzja jest wydawana, a nie podejmowana** – zgodnie z art. 107 § 1 pkt 4 Kodeksu postępowania administracyjnego;
- 2) zastąpić wyrazy „przede wszystkim” wyrazami „w szczególności”, zgodnie z praktyką legislacyjną przyjętą na określanie przykładowego zakresu spraw zamieszczanych np. w informacjach czy dokumentach, co znajduje odzwierciedlenie w pozostałych przepisach zmienianej ustawy (np.: art. 13i ust. 1d, art. 16e ust. 2 pkt 2a, art. 16la ust. 2, art. 16lb ust. 2, art. 16o ust. 1 pkt 9).

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 33 w lit. d, w ust. 4 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim” zastępuje się wyrazami „podstawy prawnej wydanej decyzji, określając w szczególności”.

28. Proponowany w art. 1 pkt 33 lit. d ustawy przepis art. 16y ust. 5 ustawy o drogach publicznych należy doprecyzować przez wskazanie, że objęte jego zakresem regulacji państwa członkowskie to państwa członkowskie UE.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 33 w lit. d, w ust. 5 po wyrazach „państwa członkowskie” dodaje się wyrazy „Unii Europejskiej”.

29. Proponowany w art. 1 pkt 33 lit. d ustawy przepis art. 16y ust. 6 ustawy o drogach publicznych stanowi, że w określonym w nim przypadku organ nadzoru rynku **uchyla** wydaną przez siebie decyzję, jeżeli **uzna ją za bezprzedmiotową**. Należy więc zaznaczyć, że takie rozwiązanie koliduje z **art. 162 § 1 pkt 1 Kodeksu postępowania administracyjnego** stanowiącym, że organ administracji publicznej, który wydał decyzję w pierwszej instancji, **stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli decyzja stała się bezprzedmiotowa, a stwierdzenie wygaśnięcia takiej decyzji nakazuje przepis**

**prawa** albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony. W związku z tym rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki przewidującej stwierdzenie **wygaśnięcia** bezprzedmiotowej decyzji organu nadzoru rynku.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w pkt 33 w lit. d, w ust. 6 wyrazy „uchyla ją” zastępuje się wyrazami „stwierdza jej wygaśnięcie”.

30. Wątpliwości budzi relacja proponowanych w art. 1 pkt 36 lit. a oraz pkt 39 ustawy przepisów art. 16zb ust. 2a i art. 16zh ustawy o drogach publicznych. Przepis art. 16zb ust. 2a przewiduje, że w posiedzeniach wskazanej w nim komisji biorą udział m.in. **pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, a więc teoretycznie wszyscy pracownicy zatrudnieni w tym urzędzie na podstawie stosunku pracy (w szczególności umowy o pracę)**. Przepis art. 16zh ust. 1 stanowi natomiast, że **osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu zapewniające obsługę organizacyjno-biurową komisji (a więc również osoby zatrudnione w nim na podstawie umowy cywilnoprawnej)** są obowiązane do nieujawniania uzyskanych w związku z postępowaniem prowadzonym przed komisją informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa. Powstaje więc pytanie, czy wskazana w tych przepisach rozbieżność dotycząca pracowników urzędu i osób zatrudnionych w urzędzie jest celowa. Jeżeli natomiast chodzi w nich o **pracowników** urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu **ale tylko tych, którzy zapewniają obsługę organizacyjno-biurową komisji**, rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1:

- a) w pkt 36 w lit. a, w ust. 2a po wyrazie „transportu” dodaje się wyrazy „zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji”;
- b) w pkt 39, w art. 16zh w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyrazy „osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu zapewniające obsługę organizacyjno-biurową Komisji są obowiązane” zastępuje się wyrazami „pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji – są obowiązani”.

31. Proponowany w art. 1 pkt 39 ustawy przepis art. 16zh ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych (stanowiący, że określony w ust. 1 tego artykułu obowiązek nieujawniania uzyskanych w związku z prowadzonymi przed komisją postępowaniami informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa trwa również **po ustaniu stosunku pracy lub rozwiązaniu** umowy o dzieło, umowy zlecenia lub innych umów o podobnym charakterze **zawartych z osobami zatrudnionymi u dostawcy EETS oraz w podmiocie pobierającym opłaty na obszarze EETS i urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu, o których mowa w ust. 1)** budzi wątpliwości w dwóch aspektach.

**Po pierwsze** – z brzmienia proponowanego przepisu wynika, że wskazany w nim stosunek pracy nie został przyporządkowany do osób zatrudnionych u dostawcy EETS, w podmiocie pobierającym opłaty na obszarze EETS oraz w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu. Zatrudnienie odpowiednio u tych i w tych podmiotach odnosi się w tym przepisie wyłącznie do osób, które mają albo miały zawarte z nimi umowy cywilnoprawne. Przesądza o tym użyte w nim sformułowanie „**zawartych z osobami zatrudnionymi**” dotyczące ww. umów. Stosunek pracy jest bowiem, zgodnie z Kodeksem pracy, **nawiązywany** między pracownikiem a pracodawcą.

**Po drugie** – proponowany przepis rozstrzyga, że wskazany w nim zakaz ujawniania pozyskanych informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa trwa również **po rozwiązaniu** wyszczególnionych w nim **umów**. Sugeruje to, że nie obejmuje on swoim zakresem regulacji umów, które nie obowiązują z innych powodów niż rozwiązanie umowy, tj. na skutek ich wykonania, nadejścia określonego w umowie terminu, wypowiedzenia, czy odstąpienia od nich. W związku z tym rozważenia wymaga, czy analizowany przepis nie powinien uwzględniać wszystkich okoliczności prowadzących do nieobowiązania umowy – **wygaśnięcia umowy**. Jeżeli tak to rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki, przyjmując, że przez wskazane obecnie w art. 16zh ust. 2 pkt 2 podmioty (oprócz dostawcy EETS oraz urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu) rozumie się wyłącznie podmioty pobierające opłaty na obszarze EETS.

**Propozycja poprawki:**

w art. 1 w art. 39, w art. 16zh w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ustaniu stosunku pracy nawiązanego albo wygaśnięciu umowy o dzieło, umowy zlecenia albo innej umowy o podobnym charakterze zawartych z osobami zatrudnionymi odpowiednio u dostawcy EETS, w podmiocie pobierającym opłaty na obszarze EETS albo w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu.”.

32. W proponowanym w art. 2 pkt 1 lit. b tiret drugie ustawy przepisie art. 37a ust. 28 pkt 1 lit. c ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym należy dokonać korekty redakcyjnej zastępując wyrazy „urządzenia, o który mowa” wyrazami „urządzenia, o którym mowa” – kompatybilnie z treścią wprowadzenia do wyliczenia ust. 28 pkt 1 w ww. art. 37a.

**Propozycja poprawki:**

w art. 2 w pkt 1 w lit. b w tiret drugim, w lit. c wyraz „który” zastępuje się wyrazem „którym”.

33. W art. 2 pkt 1 lit. c tiret drugie ustawy dokonującym zmiany przepisu art. 37a ust. 31 pkt 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym proponuje się dokonać korekty redakcyjnej zastępując wyrazy „ust. 3<sup>1</sup> i 3<sup>2</sup>” wyrazami „3<sup>1</sup>–3b”. Należy bowiem zaznaczyć, że przywołane w zmienianym art. 37a ust. 31 pkt 1 przepisy art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, 3<sup>2</sup>, 3a i 3b ustawy o drogach publicznych występują bezpośrednio po sobie i bez dokonania zaproponowanej korekty pkt 1 w art. 37a ust. 31 będzie brzmieć:

„1) art. 13hc, **art. 13i ust. 1, 1a, ust. 3<sup>1</sup> i 3<sup>2</sup>, 3a, 3b**, 3d, 4a, 4aa i 4b (...)”.

**Propozycja poprawki:**

w art. 2 w pkt 1 w lit. c tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„ – w pkt 1 wyrazy „ust. 3a, 3b” zastępuje się wyrazami „3<sup>1</sup>–3b”;”.

34. Proponowane w art. 4 pkt 6 ustawy przepisy art. 68 ust. 1 pkt 3 lit. a tiret trzecie i lit. b tiret drugie ustawy o transporcie drogowym należy doprecyzować przez określenie, że wskazani w nich użytkownicy EETS to użytkownicy EETS w rozumieniu art. 4 pkt 44 ustawy o drogach publicznych.

**Propozycja poprawki:**

w art. 4 w pkt 6, w pkt 3 w lit. a w tiret trzecim oraz w lit. b w tiret drugim po wyrazie „EETS” dodaje się wyrazy „w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach

publicznych”.

35. Proponowany w art. 4 pkt 6 ustawy przepis art. 68 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy o transporcie drogowym wymaga doprecyzowania przez wskazanie daty przywołanej w nim ustawy o drogach publicznych.

**Propozycja poprawki:**

w art. 4 w pkt 6, w pkt 3 w lit. a w części wspólnej po wyrazach „w ustawie” dodaje się wyrazy „z dnia 21 marca 1985 r.”.

36. Przepis przejściowy art. 7 ustawy wymaga doprecyzowania przez określenie, że wskazany w nim dostawca EETS jest dostawcą EETS w rozumieniu art. 4 pkt 43 ustawy o drogach publicznych, tak jak określono to w przypadku pozostałych przepisów przejściowych procedowanej ustawy (art. 9, art. 10 i art. 12).

**Propozycja poprawki:**

w art. 7 po wyrazach „dostawcy EETS” dodaje się wyrazy „, o których mowa w art. 4 pkt 43 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”.

37. Przepis przejściowy art. 8 ustawy odnosi się do sprawozdania KPK, o którym mowa w art. 13md **ust. 2** ustawy o drogach publicznych. Należy więc zaznaczyć, że pierwszym przepisem ww. art. 13md dotyczącym sprawozdania KPK jest **ust. 1** tego artykułu. W związku z tym art. 8 powinien odwoływać się do sprawozdania KPK, o którym mowa w art. 13md **ust. 1**.

**Propozycja poprawki:**

w art. 8 wyrazy „ust. 2” zastępuje się wyrazami „ust. 1”.

*Sławomir Szczepański*

*Główny legislator*