



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (13.)

26 maja 2020 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 110, druki sejmowe nr 342, 349 i 349-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 14 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, mam przyjemność otworzyć kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Na dzisiejszym posiedzeniu witam serdecznie panie i panów senatorów, a w imieniu członków komisji i swoim własnym witam serdecznie naszych gości. Jest z nimi dzisiaj sekretarz stanu, pani Magdalena Rzeczkowska, która reprezentuje Ministerstwo Finansów. Z panią minister jest również pani Maria Wójtowicz z Departamentu Prawnego i pan Przemysław Koch, ekspert Ministerstwa Finansów. Na dzisiejszym posiedzeniu mamy zaszczyt gościć również panią Anitę Oleksiak z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, a Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje, tak jak już wspominałem przed posiedzeniem komisji, pan dyrektor Jarosław Waszkiewicz. Tradycyjnie jest z nami również nasz mecenas, główny legislator Biura Legislacyjnego Senatu, pan Maciej Telec. Witamy serdecznie, Panie Macieju.

Szanowni Państwo, tradycyjnie chciałbym poinformować państwa, że posiedzenie komisji jest transmitowane w internecie.

Pytam, również tradycyjnie, czy na sali są przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingsową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingsowej w stanowieniu prawa. Nie ma.

Otrzymaliście państwo senatorowie materiały dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury, z którymi mieliście możliwość się zapoznać, dlatego pozwolę sobie na początku

naszego spotkania prosić panią minister, aby zechciała nam, jako wnioskodawca, przybliżyć temat dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Bardzo proszę, Pani Minister.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE FINANSÓW**  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Serdecznie dziękuję.

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowna Komisjo!

Bardzo dziękuję i witam serdecznie.

Podstawowym celem tej ustawy jest zagwarantowanie nowoczesnego, efektywnego poboru opłaty elektronicznej, w taki sposób, aby zminimalizować uciążliwość i koszty ponoszone przez korzystających z dróg publicznych. Nowe rozwiązania proponowane w ustawie mają zapewnić w pełni elektroniczny proces obsługi i ograniczyć obecne obowiązki, które mają korzystający z dróg publicznych. Chodzi tutaj przede wszystkim o obowiązek stosowania dedykowanych do poboru opłat urządzeń pokładowych oraz konieczność osobistego stawiennictwa w punkcie obsługi celem poboru takiego urządzenia i przedłożenia kompletu dokumentów papierowych w celu zawarcia umowy.

Ustawa zakłada pełną elektroniczną tego procesu i zmianę technologii radiowej, obecnie wykorzystywanej w systemie poboru opłat, na powszechną technologię pozycjonowania satelitarne i transmisji danych. Ten kierunek jest zgodny z rozwiązaniami, które są przewidziane w prawie unijnym, przede wszystkim w przepisach dyrektywy nr 52 Parlamentu Europejskiego i Rady z 2004 r. w sprawie interoperacyjności

systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie.

To rozwiązanie i te technologie pozwalają również na stosowanie rozwiązań interoperacyjnych. Również rozwiązania unijne, Europejska Usługa Opłaty Elektronicznej... Osoby, które z niej korzystają, będą korzystać również z systemu. Będzie tu zapewniona interoperacyjność rozwiązań.

Korzystający z dróg publicznych będą mieli do wyboru 3 rozwiązania, 3 rodzaje narzędzi, które wykorzystują technologie pozycjonowania satelitarnego. Będzie to możliwość skorzystania z telefonu komórkowego z zainstalowanym dedykowanym, bezpłatnym oprogramowaniem. Będzie możliwość skorzystania z zewnętrznych systemów lokalizacyjnych, które są już obecnie wykorzystywane przez przewoźników, jak również możliwość skorzystania z urządzenia pokładowego, podobnego do obecnie funkcjonującego, ale wykorzystującego technologię pozycjonowania satelitarnego.

Ideą jest również elektroniczna rejestracja. Zamiast konieczności, tak jak obecnie, zawierania umowy w formie papierowej i pojawiania się w punkcie obsługi korzystający z dróg publicznych będzie zobowiązany do wniesienia opłaty za korzystanie z tej drogi i będzie podlegał rejestracji. Rejestrowane będą również urządzenia, które będą elementem tego systemu. Zakres danych podlegających rejestracji jest praktycznie tożsamy z zakresem danych, które są przekazywane w ramach obecnie funkcjonującego systemu przez podmioty zobowiązane do opłaty.

Dodatkowym ułatwieniem przy tej rejestracji, oprócz tego, że ona będzie dokonywana w sposób elektroniczny, będzie też to, że rejestr ten będzie zasilany danymi z centralnej ewidencji pojazdów i danymi z centralnego rejestru podatników. W związku z tym dane, które są już zarejestrowane w tych systemach, nie będą musiały być podawane przez osobę, przez podmiot rejestrujący się, ale będą automatycznie zaciągane do rejestru.

Bardzo ważna jest tutaj prawidłowa realizacja obowiązków rejestracyjnych i aktualizacyjnych w zakresie danych, ponieważ wpływa to na szczelność systemu i na wysokość dochodów Krajowego Funduszu Drogowego. Tutaj, tak jak dotychczas, wszystkie opłaty, grzywny związane z korzystaniem z dróg zasilają Krajowy Fundusz Drogowy. Nic się tutaj nie zmienia.

Tak jak wspomniałam, nowy system będzie oparty na technologiach pozycjonowania satelitarnego z użyciem danych GPS. System, tak jak obecnie, dotyczy wyłącznie przejazdów po płatnych odcinkach drogowych – obecnie jest to ok. 4 tysięcy km – i tylko takich pojazdów, które temu obowiązkowi opłaty podlegają. Po opuszczeniu odcinka drogi płatnej dane geolokalizacyjne takiego pojazdu nie będą dalej przetwarzane.

Zakres danych przetwarzanych w systemie również się nie zmienia, jest taki jak obecnie. Są to takie same dane, jakie są wymagane przy korzystaniu z obecnych urządzeń radiowych. Gdyby zdarzyło się tak, że będą potencjalne nadmiarowe dane geolokalizacyjne niezwiązane z poborem opłaty, to one automatycznie będą usuwane z systemu.

Bardzo istotnym elementem tej regulacji jest to, że zadanie poboru opłaty elektronicznej zostanie powierzone szefowi Krajowej Administracji Skarbowej. Regulacja ta daje podstawę do tego, żeby system poboru opłaty elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej zaczął funkcjonować. Daje też KAS możliwość wdrożenia tego systemu.

Dodatkowo założeniem ustawy jest to, że funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej będą wspierać głównego inspektora transportu drogowego w realizacji zadań związanych z kontrolą prawidłowego uiszczania opłat elektronicznych. Będą to wykonywać w ramach zadań wynikających obecnie z ustawy o KAS.

To rozwiązanie, powierzenie szefowi Krajowej Administracji Skarbowej zadania poboru opłaty elektronicznej, oznacza konsolidację zadań administracji w obszarze poboru danin i opłat. Dodatkowo przy wdrożeniu, budowie systemu elektronicznego poboru opłat wykorzystane zostanie doświadczenie Krajowej Administracji Skarbowej związane z budową, wdrożeniem i eksploatacją systemu monitorowania drogowego przewozu towarów, tzw. SENT, który jest oparty na rozwiązaniach związanych z geolokalizacją środków transportu. Będzie możliwe wykorzystanie komponentów technicznych tego systemu, co pozwoli na ograniczenie kosztów wdrożenia nowych rozwiązań.

Zakłada się, że przejście tych zadań przez szefa KAS nie spowoduje dodatkowych wydatków z budżetu państwa. Wpływy, tak jak powiedziałam, z opłat, sankcji będą w całości zasilają

Krajowy Fundusz Drogowy, a źródłem finansowania zadań szefa KAS związanych z przygotowaniem, wdrożeniem, budową i eksploatacją systemu będzie, tak jak obecnie, Krajowy Fundusz Drogowy. Szczegóły finansowania zostaną określone w porozumieniu zawartym pomiędzy ministrem finansów, ministrem infrastruktury i Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

Szef KAS, minister finansów wstąpi we wszystkie stosunki prawne głównego inspektora transportu drogowego, które dotychczas były związane z realizacją tego zadania. Wszystkie umowy, obowiązujące porozumienia zawarte przez GITD zachowają swoją ważność. Co istotne, pracownicy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, którzy dotychczas zajmowali się obsługą przejmowanych zadań, staną się pracownikami urzędu obsługującego ministra finansów na niezmienionych zasadach. Można jeszcze wspomnieć, że podobne rozwiązania, oparte na technologii pozycjonowania satelitarne, są stosowane również w innych krajach Unii Europejskiej, takich jak Słowacja, Czechy, Węgry czy Bułgaria. W Czechach, podobnie jak to jest zaplanowane w naszym kraju, to służba celna, czyli część administracji skarbowej, jest odpowiedzialna za pobór tej opłaty.

Ustawodawca przewidział płynny i najmniej uciążliwy dla przewoźników sposób wdrożenia zmiany. Uruchomienie systemu poboru opłaty elektronicznej KAS nastąpi w terminie, który zostanie wskazany w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych. W tym obwieszczeniu zostanie podana również data końcowa w zakresie możliwości nabywania i stosowania dotychczasowych urządzeń OBU, które wykorzystują obecnie stosowaną technologię radiową. Co więcej, będzie możliwość zwrotu. Urządzenia pokładowe, które wyjdą już z użycia, będą mogły pozostać w użytkowaniu do czasu zastąpienia ich nowymi urządzeniami, a środki finansowe, które były przeznaczone na ich pozyskanie, będą zwracane przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Będzie tutaj możliwość takiego płynnego przejścia z jednego rozwiązania w drugie. Ważne jest, żeby ta zmiana odbyła się w sposób płynny, elastyczny, umożliwiający funkcjonowanie obu tych systemów w okresie przejściowym.

Zgodnie z ustawą planowane wejście w życie nowych przepisów to 1 lipca tego roku. Jest to data, która umożliwia przejście przez szefa KAS

zadania związanego z poborem opłaty elektronicznej. Warto podkreślić, że z tą datą nie wiążą się żadne zmiany dla korzystających z dróg publicznych, bo zmiany związane z wdrożeniem nowego systemu nastąpią w terminie późniejszym, w momencie wdrożenia systemu. To będzie początek 2021 r. O dacie tego wdrożenia minister finansów w drodze obwieszczenia poinformuje oczywiście z wyprzedzeniem, tak jak wspomniałam, zapewniając działanie mechanizmów płynnego wdrożenia rozwiązań. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.

Szanowni Państwo, prosiłbym pana mecenas o odniesienie się do teże ustawy i przedstawienie swoich uwag.

**GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne zgłosiło do tej ustawy 9 uwag i 2 propozycje poprawek o charakterze gramatycznym. One są opisane szczegółowo, więc ja tylko pokrótce je omówię.

Pierwsza kwestia dotyczy art. 13ia ust. 2 pkt 5 i pewnej nieścisłości, która się w tej ustawie znalazła i która może być potem źródłem wątpliwości interpretacyjnych. Chodzi mianowicie o to, że art. 13ia ust. 2 pkt 5 stanowi, że rejestr uiszczających opłatę elektroniczną zawiera m.in. dane „korzystającego z drogi, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”. Taki korzystający z drogi, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu, będzie miał obowiązek zarejestrować się w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. A jeżeli się nie zarejestruje, to będzie podlegał karom pieniężnym. Problem w tym, że nie istnieje w ustawie żadna definicja korzystającego z drogi, a zgodnie z art. 1 tej ustawy z drogi może korzystać każdy. Tak więc czytając ten przepis literalnie, można stwierdzić, że każdy, kto korzysta z drogi, a więc także pieszy czy rowerzysta,

będzie miał obowiązek zarejestrować się w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną i będzie teoretycznie podlegał karze. Ten przepis należałoby doprecyzować. Ja nie proponuję żadnej poprawki, to jest tylko taka uwaga ogólna.

Druga uwaga dotyczy art. 13ia ust. 6. Ten przepis stanowi, że właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, rejestrując pojazd w systemie, podaje dane pojazdu, chyba że dane zostały zgłoszone do centralnej ewidencji pojazdów albo Centralnego Rejestru Danych Podatkowych. Natomiast w ust. 7 mowa już tylko o centralnej ewidencji pojazdów. Te 2 przepisy się ze sobą, że tak powiem, nie zgrały.

Poprawka, którą zaproponowałem, to była poprawka polegająca na modyfikacji art. 13ia ust. 7 pkt 1 i uzupełnieniu tego przepisu o Centralny Rejestr Danych Podatkowych. Po konsultacji okazało się jednak, że chodziło tu o odwrotną sytuację i należałoby wykreślić w ust. 6 odesłanie do Centralnego Rejestru Danych Podatkowych, ponieważ tam w ogóle nie znajdują się dane pojazdów. Propozycja poprawki została przeze mnie zmodyfikowana. Ja może ją odczytam. „W art. 1 w pkt 6, w art. 13ia w ust. 6 skreśla się wyrazy «lub Centralnego Rejestru Danych Podatkowych, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej»”. Chodzi o to, że w tym rejestrze nie ma danych pojazdów, więc jest to odesłanie bezprzedmiotowe. Wtedy te 2 przepisy będą ze sobą współgrały.

Uwaga trzecia dotyczy art. 13ia ust. 11–14 ustawy o drogach. To właściwie są dwie uwagi, bo w pierwszej części jest jeszcze uwaga ogólna. Ta uwaga ogólna sprowadza się do tego, że przepis stanowi, że w razie stwierdzenia, że podane dane wpływające na wysokość opłaty elektronicznej są niezgodne ze stanem faktycznym, szef Krajowej Administracji Skarbowej usuwa dane, a opłatę elektroniczną nalicza się według najwyższej stawki oraz zawiadamia się właściciela o usunięciu danych. Na usunięcie tych danych właściciel może wnieść sprzeciw do szefa KAS. Ponieważ naliczenie najwyższej stawki za podanie nieprawdziwych albo niezgodnych ze stanem faktycznym danych to jest tak naprawdę kara pieniężna, to zgodnie z zasadami nakładania kar pieniężnych powinna być ona nałożona w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku której przysługuje odwołanie, a potem możliwa jest droga sądowoadministracyjna.

Tutaj zabezpieczono to tylko sprzeciwem do szefa Krajowej Administracji Skarbowej, więc tak naprawdę jest to środek odwoławczy nigdzie nieopisany, niestosowany. Nieuwzględnienie sprzeciwu nie rodzi tu żadnej dalszej drogi odwoławczej.

Druga uwaga dotyczy kwestii legislacyjnej. Chodzi o to, że w art. 30ia ust. 12 posłużono się określeniem „stawka najwyższa”, a w rozporządzeniu mówi się o stawce maksymalnej.

Uwaga czwarta dotyczy art. 13j ust. 2 ustawy o drogach. Ten przepis stanowi, że do opłaty za przejazd autostradą „nie stosuje się przepisów art. 13i ust. 1, w przypadku poboru tej opłaty z wykorzystaniem technologii automatycznego rozpoznawania tablic oraz przepisów art. 13i ust. 3”. Moje wątpliwości budzi ostatni fragment, czyli to odesłanie do przepisów art. 13i ust. 3, ponieważ przy takiej redakcji przepisu nie wiadomo, czy chodzi o to, że do opłaty nie stosuje się tych przepisów, czy że do opłaty za przejazd autostradą nie stosuje się urządzeń, o których mowa w tym przepisie. Ponieważ wydaje się, że chodzi o urządzenia, to żeby ten przepis był jasny, doprecyzowujemy, że chodzi właśnie o te urządzenia.

Uwaga piąta dotyczy art. 13k ust. 2c. Ten przepis stanowi, że za niedołączenie dokumentów, o których mowa w innym przepisie ustawy, wymierza się karę pieniężną w wysokości 1 tysiąca zł. Przepis, do którego się odsyła w przepisie dotyczącym kary, nakłada na właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu obowiązki dwojakiego rodzaju – po pierwsze, dołączenia odwzorowań cyfrowych dokumentów; po drugie, złożenia oryginału dokumentu. I ponieważ art. 13k jako podstawa do wymierzenia kary pieniężnej powinien być maksymalnie precyzyjny, my proponujemy, by doprecyzować tutaj, że chodzi o obowiązki dwojakiego rodzaju.

Uwaga szósta dotyczy art. 13k ust. 8a ustawy o drogach. Ten przepis stanowi, że kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty nie wymierza się, jeśli do systemu zostały przekazane dane geolokalizacyjne, a właściciel uiścił opłatę w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu. Nasze wątpliwości budzi określenie „uiszczenie opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty”. To pojęcie nie pojawia się w ogóle w ustawie o drogach, a używane jest w akcie wykonawczym. W związku z tym, podobnie jak w poprzednim

wypadku, my proponujemy, aby temu przepisowi sankcyjnemu zapewnić maksymalną precyzję i odesłać do przepisów wykonawczych, które posługują się takim określeniem. Jest to technika rzadko używana, ale wydaje mi się, że lepiej jest odesłać i wskazać, gdzie można, że tak powiem, znaleźć informacje na temat tego, co to jest opłata elektroniczna w trybie przedpłaty, niż pozostawić ten przepis zupełnie bez doprecyzowania.

Poprawka siódma dotyczy art. 54 ust. 2 pkt 7a ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej. Jest to kwestia tak naprawdę doprecyzowująca, legislacyjna. Chodzi o to, że czytając ten przepis wraz ze wprowadzeniem do wyliczenia, można wywnioskować, że kontroli celno-skarbowej podlega kontrola. My ten przepis modyfikujemy. Chciałbym również uzupełnić tę propozycję poprawki poprzez dodanie na końcu wyrazów „na zasadach określonych w tej ustawie”, bo one nam umknęły.

Uwaga ósma to jest uwaga do art. 8 noweli, który zmienia ustawę z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Jest to uwaga o charakterze legislacyjnym. Nieuwzględnienie tej uwagi może mieć konsekwencje merytoryczne. W związku z tym, że w niewłaściwy sposób skonstruowano przepis zmieniający, to wbrew intencji ustawodawcy może się okazać, że ust. 2 będzie miał... że nadamy nowe brzmienie całemu przepisowi zmienianemu, a nie tylko w ramach pktu 1 i 2.

Uwaga dziewiąta dotyczy poprawienia niewłaściwego odesłania.

Dwie ostatnie propozycje poprawek to są propozycje o charakterze gramatycznym. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Jeżeli można prosić wnioskodawców, panią minister i panią ekspert, o odniesienie się do uwag pana mecenasa, to byłbym zobowiązany.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Serdecznie dziękuję, Szanowna Komisjo.

Jeżeli chodzi o uwagę nr 1, to wydaje nam się, że... nie do końca się zgadzamy z tymi

zastrzeżeniami. Pojęcia właściciela, posiadacza, użytkownika pojazdu są zaczerpnięte z art. 13i ust. 4ab. Tam ustawodawca odsyła do ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W rozumieniu tej ustawy leasingobiorca to jest użytkownik pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingowej, a posiadacz to podmiot polski, któremu osoba zagraniczna albo prawna powierzyła pojazd samochodowy. Chodzi generalnie o to, że niezależnie od tego, jakie jest to prawo własności, korzystający z drogi, powiązany z pojazdem o odpowiedniej masie, czyli podlegający przepisom ustawy o drogach i w związku z tym obowiązkowi opłaty, powinien zarejestrować się w systemie. I to jest np. przypadek osoby, która podróżuje wynajętym kamperem. To taki najbardziej obrazowy przykład. Niezależnie od tego, jakie dana osoba ma prawo do dysponowania tym pojazdem, jest związana... ten pojazd jest jakby związany z obowiązkiem uiszczenia opłaty za przejazd po drodze krajowej. I taka osoba to jest korzystający z drogi. To jest pierwsza uwaga.

Co do uwagi drugiej, to zaproponowana tutaj przez pana mecenasa poprawka jest jak najbardziej zasadna. Rzeczywiście mówimy tylko o danych z centralnej ewidencji pojazdów.

Trzecia uwaga dotyczy dwóch elementów. Pierwszy to kwestia decyzji administracyjnej. Mówimy tutaj o najwyższej stawce, nie najwyższej karze. Zabezpieczone jest to sprzeciwem i wydaje nam się, że taka konstrukcja jest tutaj wystarczająca.

Jeżeli chodzi o kwestię redakcji i kwestię tych stawek, maksymalnej i najwyższej, to powiem, że pierwszą z tych stawek, czyli maksymalną, ustala Rada Ministrów, uwzględniając koszty budowy dróg. Drugą też ustala Rada Ministrów, ale ona jest jakby skierowana do korzystających z dróg publicznych. To jest ta stawka najwyższa. O niej mówi art. 13ha ust. 6. Wydaje nam się, że redakcja tego przepisu jest poprawna.

Uwaga czwarta. W tym przepisie chodzi o wyłączenie zarówno stosowania systemu elektronicznego poboru opłat, jak i urządzeń pokładowych, dlatego że w przypadku autostrad ma być stosowana tylko technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Wydaje nam się, że redakcja tego przepisu w obecnym brzmieniu jest prawidłowa.

Jeżeli chodzi o uwagę piątą, kwestię wymiaru kary w przypadku niedołączenia dokumentu... Sankcja jest nakładana za brak dołączenia

dokumentu. A dokument, bez względu na formę... To może być zarówno dokument odwzorowany cyfrowo, jak i oryginał. Wydaje nam się, że sformułowanie, które jest zaproponowane w tym przepisie, jest prawidłowe. Obejmuje ono również pojęcie dokumentu odwzorowanego cyfrowo.

Uwaga szósta. Wydaje nam się, że poprawka zaproponowana przez pana mecenasa precyzuje w pewnym sensie te zapisy, tak że możemy się na nią zgodzić.

Uwaga siódma. Jak najbardziej, tutaj jest zgoda na zaproponowaną przez pana mecenasa treść poprawki.

Tak samo jest, jeżeli chodzi o uwagę nr 8, dotyczącą art. 8 noweli. Tu też zgadzamy się z zaproponowaną poprawką.

Jeśli chodzi o uwagę nr 9, dotyczącą art. 18 ust. 1, to tutaj rzeczywiście wkradł się błąd.

Kolejne poprawki, technicznolegislacyjne. Słusznie pan mecenas zauważył pewne niedociągnięcia w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Szanowni Państwo, może przejdziemy w tej chwili do dyskusji, do pytań.

Proszę bardzo. Pani senator Halina Bieda.

**SENATOR  
HALINA BIEDA**

Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Pani Minister!

Ja mam kilka pytań i kilka uwag. Przede wszystkim chyba nie ministerstwo jest wnioskodawcą. To był projekt poselski. To takie pierwsze sprostowanie.

Chciałabym zapytać o kilka kwestii. Od kiedy posłowie zajmowali się tą ustawą? Czy była ona w ogóle konsultowana? Jako projekt poselski pewnie nie, ale skoro panie minister maczały palce w pracach nad tą ustawą, to być może coś wiedzą. Dlaczego był to projekt poselski? Czy tylko dlatego, żeby nie było konsultacji?

Z tego, co mi wiadomo, wynika, że na posiedzeniu Sejmu posłowie wnosili o to, aby obniżyć kary. Chciałabym zapytać, czy one są na

takim samym poziomie, na jakim były przed tym projektem ustawy. Dlaczego *vacatio legis* nie może być od 1 stycznia 2021 r.? Z tego, co czytałam w stenogramie, wynika, że strona rządowa nie chciała się zgodzić, żeby *vacatio legis* było od 1 stycznia. Jest to bardzo krótki czas, biorąc pod uwagę, że branża transportowa jest dzisiaj w bardzo trudnej sytuacji w związku ze stanem epidemii. Wszyscy o tym wiedzą. I jest pytanie, czy to jest dobry moment, aby obarczać ich dodatkowymi zmianami. Pani minister twierdzi, że one będą bezproblemowe, ale mi się wydaje, że każda zmiana pociąga za sobą konieczność jej przeprowadzenia, nawet jeżeli jest prosta zmiana.

Zobowiązali się państwo pisemnie odpowiedzieć panu posłowi Polaczekowi na pytanie o to, na jakim etapie są prace związane z elektronicznym listem przewozowym, który branży transportowej zdecydowanie by pomógł w tej trudnej sytuacji. Czy taka odpowiedź do pana posła została już skierowana? Jeśli tak, to bym prosiła, żebyśmy my też mogli się z nią zapoznać.

Jeszcze mam takie pytanie. Chyba wszyscy senatorowie – odczytałam listę adresatów – otrzymali listy od pracowników Krajowej Administracji Skarbowej i funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej dotyczące tego, że mają oni pewne trudności, jeśli chodzi o wykonywanie swoich zadań, i że dokładane są im obowiązki. Wydaje mi się, że w tej sytuacji nie jest to zbyt dobrym rozwiązaniem. Prosiłabym o odpowiedź na te pytania.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Projekt został zgłoszony jako projekt poselski. Posłowie pracowali nad tym projektem wiosną tego roku. Konsultacje nie zostały przeprowadzone.

Jeżeli chodzi o kary, to faktycznie projekt przewidywał nieco wyższe, przewidywał podniesienie kar w stosunku do obecnie obowiązujących. Maksymalna kara w tym projekcie, jeśli dobrze pamiętam, to były 3 tysiące zł. Był wniosek o obniżenie tych kar. Kwoty zostały przywrócone do kwot, które obecnie funkcjonują. Trzeba też podkreślić, że ważny jest tu element pewnej sankcji. Chodzi o to, żeby ta kara była



jednak wyższa niż kwota opłaty, którą należy pobrać, opłaty należnej za przewóz po drogach publicznych. Musi tu być element motywujący do tego, żeby tę opłatę wnosić. Wiadomo, że opłaty zasilają Krajowy Fundusz Drogowy i są przeznaczone na rozwój sieci infrastruktury drogowej, więc jest to istotne dla rozwoju państwa, dla bezpieczeństwa. Ale kary zostały przywrócone do poziomu, jaki funkcjonuje w oparciu o obecne przepisy.

Jeżeli chodzi o *vacatio legis*, czyli 1 stycznia, to obecna data, 1 lipca 2020 r., jest jedynie datą techniczną. To dotyczy szefa Krajowej Administracji Skarbowej i głównego inspektora transportu drogowego. Dotyczy tylko przeniesienia zadań i związanych z nimi umów oraz praw majątkowych, a także przejścia do Ministerstwa Finansów pracowników, którzy zajmują się obecnie poborem tej opłaty. Nie dotyczy przewoźników. Przepisy przejściowe wskazują, że do momentu wdrożenia nowego systemu, elektronicznego systemu poboru opłat KAS, czyli do początku 2021 r., stosuje się... W momencie, kiedy data wdrożenia tego systemu zostanie, tak jak powiedziałam, podana w obwieszczeniu ministra finansów... Do tego czasu stosuje się wszystkie przepisy obecnie obowiązującej ustawy. Jeżeli chodzi o prawa, obowiązki przewoźników, to w tym zakresie nic się nie zmienia. Tu chodzi tylko o datę techniczną, która umożliwia szefowi KAS przejście zadań i rozpoczęcie prac nad budową i wdrożeniem nowego systemu.

Jeżeli chodzi o elektroniczny list przewoźowy, to tutaj właściwym ministrem jest minister infrastruktury. Na posiedzeniu komisji umówiliśmy się, że korespondencja w tym zakresie wyjdzie z Ministerstwa Infrastruktury. Nie mam niestety wiedzy, czy to zostało wykonane.

Jeżeli chodzi o dodatkowe zadania dla funkcjonariuszy czy pracowników KAS, to powiem, że zadanie poboru opłat jest zadaniem realizowanym centralnie. Osoby, które z GITD przechodzą do Ministerstwa Finansów, będą to zadanie dalej realizowały. Tutaj nie ma żadnego dodatkowego obciążenia pracowników KAS.

Pojawia się dodatkowa kompetencja, czyli kompetencja do kontroli prawidłowości poboru opłat, ale ona będzie realizowana przy okazji wykonywania zadań, które w tej chwili realizują funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej. Oni są obecni na drogach w związku z kontrolą przemieszczania towarów objętych systemem

monitorowania drogowego przewozu towarów, tj. SENT. Przy okazji realizacji tych zadań będą mieli możliwość sprawdzić, czy w sytuacji, kiedy taka opłata jest wymagana, ona rzeczywiście jest uiszczona, ale wszelkie kompetencje w zakresie kontroli prawidłowości poboru opłat pozostają po stronie głównego inspektora transportu drogowego. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.

**SENATOR**  
**HALINA BIEDA**

Może tylko jeszcze jedno, ostatnie... Przepraszam, bo nie zerknęłam na drugą stronę.

Co na to rzecznik ochrony danych osobowych? Myślę, że to jest takie bardzo newralgiczne, zwłaszcza w kontekście tego, co mówił pan mecenas. Korzystający z drogi też będzie musiał zostawiać swoje dane. Jeśli ktoś wypożyczy kampera... Firma, która mu go wypożyczyła, już wcześniej zgłosiła swoje dane, ale on, jako korzystający z drogi... Jego dane też gdzieś tam będą przechowywane. Mówiła pani minister, że one będą usuwane. W jednym przypadku okres przechowywania wynosi chyba 3 lata, w innym – chyba 5. Te dane są na pewno wrażliwe. Cokolwiek robimy, wszędzie musimy podpisywać klauzulę dotyczącą tego, kto jest właścicielem danych osobowych. A tu tak naprawdę chyba wszyscy będziemy w tej ewidencji.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE FINANSÓW**  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Już odpowiadam. Dziękuję.

Jeżeli chodzi o przetwarzanie danych osobowych, to właścicielem i administratorem tych danych osobowych zgodnie z projektem ustawy jest szef Krajowej Administracji Skarbowej. Te dane są dokładnie takie same, jakie w tej chwili korzystający z drogi, obowiązany do zapłaty opłaty za przejazd drogą publiczną, musi przekazać w ramach pisemnej umowy zawieranej

z GITD w momencie, kiedy jest odbierane urządzenie pokładowe. Jeżeli chodzi o zakres danych, to tutaj nic się nie zmienia. Zmienia się administrator i zmienia się miejsce przetwarzania, bo tutaj będziemy mieli system elektroniczny. Oczywiście on musi spełniać wszelkie wymogi związane z ochroną danych osobowych, z przepisami RODO. I w takim zakresie te rozwiązania będą projektowane.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.  
Pani senator Rotnicka.

**SENATOR**  
**JADWIGA ROTNICKA**

Dziękuję bardzo.

Ja podobnie jak pani senator Bieda chciałybym się podzielić taką refleksją. Widocznie posłowie wyręczają odpowiednie resorty. Resort wcześniej nie pomyślał i teraz nadano takie szybkie tempo pracom nad ustawą, odchodząc od tego, żeby publicznie przedyskutować zapisy tejsze ustawy.

A teraz mam pytanie, być może naiwne. Czy dotyczy to także pojazdów prywatnych, osobowych? Teraz prawie nie ma człowieka, który by nie kierował pojazdem. Kierowca oczywiście przemieszcza się po drogach płatnych, czyli autostradach, jest w tym zbiorze danych i w każdym momencie może być elektronicznie namierzany. Jak miałyby potem wyglądać procedura opłaty korzystania z drogi publicznej?

Pomijam już fakt, że chcecie chyba państwo to wszystko porządkować, ustalać, że to, co dotyczy finansów, konieczne musi być w Ministerstwie Finansów. Potem pieniądze z Ministerstwa Finansów, pobrane przez KAS, będą musiały pójść do Funduszu Drogowego, żeby, powiedzmy, Fundusz Drogowy coś na tych drogach mógł zrobić.

Ja tutaj widzę dosyć dużo mankamentów i mam obawy dotyczące tego, że ja będę właściwie ciągle pod nadzorem elektronicznym, że będzie sprawdzane, gdzie się przemieszczam, po co się przemieszczam, po co się zatrzymuję, a nawet z kim jadę. Jeżeli chodzi o poczucie

takiego osobistego komfortu, to jest to bardzo niedobre. Dziękuję bardzo.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE FINANSÓW**  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję serdecznie, Pani Senator.

Jeżeli chodzi o pojazdy prywatne, to one nie podlegają obowiązkowi rejestracji, ponieważ zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych obowiązek opłaty dotyczy pojazdów powyżej 3,5 t, jeśli dobrze pamiętam. To jest w tych kategoriach.

(*Senator Jadwiga Rotnicka: A opłaty na autostradzie?*)

Opłaty na autostradzie – nie. W tej chwili system nie będzie dotyczył opłat na autostradzie. Dopiero z czasem zostaną wdrożone rozwiązania polegające na automatycznym odczycie tablic rejestracyjnych. Wtedy zostanie dostarczony moduł, który w oparciu o system rozpoznający tablice rejestracyjne będzie pobierał opłatę.

**SENATOR**  
**JADWIGA ROTNICKA**

A tym systemem będzie zarządzało Ministerstwo Finansów? Czy ja dostanę wtedy informację za rok lub za półtora, że mam coś zapłacić? Czy ja będę sobie musiała zamontować jakiś, nie wiem, czujnik, który pokazuje, gdzie ja jestem i jak dużo kilometrów przejechałam?

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE FINANSÓW**  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Co do rozwiązań technicznych to poproszę o odpowiedź pełnomocnika ministra finansów do spraw informatyzacji, pana Przemysława Kocha.

**PEŁNOMOCNIK MINISTRA FINANSÓW DO**  
**SPRAW INFORMATYZACJI**  
**PRZEMYSŁAW KOCH**

Przemysław Koch, pełnomocnik ministra finansów do spraw informatyzacji.

Jeżeli chodzi o system poboru opłat drogowych, to w tej chwili projektujemy system dla pojazdów ciężkich, czyli pojazdów powyżej 3,5 t.

Jeżeli chodzi o autostrady, to na chwilę obecną nie zmieniamy systemu poboru opłat za przejazd pojazdami lekkimi po polskich autostradach. Docelowo projektowany przez nas system może być wykorzystany także do poboru opłat za przejazd autostradami przez pojazdy lekkie. Projektujemy ten system w taki sposób, żeby on był jak najmniej uciążliwy dla kierowcy przemieszczającego się po polskich drogach, docelowo po autostradach płatnych. Nie będziemy oczekiwać od takiego kierowcy, żeby nabywał urządzenia, które będą pozyskiwane na zasadach komercyjnych. Jako resort finansów projektujemy aplikację, która będzie darmowa, która będzie do pobrania ze sklepów internetowych i do instalacji na urządzeniach mobilnych, w szczególności na telefonach typu smartfon. Aplikacja ta pozwoli na realizację przejazdu drogą płatną, w szczególności autostradą, i rozliczenie takiego przejazdu.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję.

*(Głos z sali: Jeśli drogami lokalnymi...)*

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dziękuję. Dziękuję panu bardzo.

Przepraszam bardzo, najmocniej przepraszam. Pan wiceprzewodniczący zgłaszał się do głosu.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ta ustawa nadaje się tak naprawdę do kosza. To jest tak naprawdę ustawa inwigilacyjna, która w dzisiejszych czasach, w sytuacjach, które widzimy na polskich ulicach, gdzie policja legitymuje Bogu ducha winnych ludzi, którzy spacerują... To jest kolejny etap działania państwa policyjnego. Państwo robicie wszystko, aby właśnie tak to funkcjonowało. Chcecie zastraszyć...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący, do rzeczy.)*

Do rzeczy, do rzeczy. Mówię o tej ustawie, ewidentnie o tej ustawie.

Pan mecenas wskazał wiele braków w tej ustawie, nie tylko gramatycznych, tak naprawdę bardzo istotnych. Nie ma na tej sali posła sprawozdawcy, posła, który rekomendował tę ustawę.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Mam jeszcze pytanie, czy... Słyszałem, że jest przedstawiciel NIK.

*(Głos z sali: Jest.)*

Jest. W 2017 r. pod państwa egidą była ustawa przenosząca z firmy prywatnej, która została wyłoniona w przetargu... Wszystkie kontrole zostały przerzucone na państwo. Proszę potwierdzić lub zaprzeczyć. Po państwa raporcie, czyli raporcie NIK, okazało się, że wzrost kosztów wynosił 7,5%. Dokładnie tak samo będzie z tą ustawą, tym bublek prawnym, który tak naprawdę nic nie poprawia, tylko pozwala inwigilować Polki i Polaków na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu przewodniczącemu.

Pozwolicie państwo, że przywitam obecnego na sali... Nie było go na początku naszego dzisiejszego posiedzenia, więc nie zdążyłem go przywitać. Jest z nami również pan Ryszard Ostaszewski, reprezentujący Najwyższą Izbę Kontroli, Departament Infrastruktury. Witam serdecznie.

**DORADCA TECHNICZNY  
W DEPARTAMENCIE INFRASTRUKTURY  
W NAJWYŻSZEJ IZBIE KONTROLI  
RYSZARD OSTASZEWSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Ja w tym momencie nie dysponuję danymi, które mogłyby potwierdzić informację o tych 7%, o wzroście kosztów. W tym momencie nie jest możliwe, żeby to potwierdzić. Możemy sięgnąć do tej informacji, ale ja jej przy sobie nie mam.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

*(Doradca Techniczny w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli Ryszard Ostaszewski: Dziękuję bardzo.)*

Do głosu zgłosił się pan senator Dobkowski. Proszę uprzejmie.

SENATOR  
**WIESŁAW DOBKOWSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Pani Minister, ja w zasadzie do pani... Dużo pani wyjaśniła w ramach odpowiedzi na pytanie pani senator, pani profesor na temat prywatnych samochodów. Samochody osobowe, samochody do 3,5 t, nie będą musiały mieć tych wszystkich urządzeń, tych, powiedzmy, rejestratorów mobilnych itd. Tu są wymienione rodzaje tych urządzeń. Jest zewnętrzny system lokalizacyjny, są różne urządzenia pokładowe albo mobilne.

Mam pytanie. Czy jak osoba prywatna będzie jechała kamperem, który ma powyżej 3,5 t, raz w roku w góry... Powiedzmy, że to będzie jakieś starsze małżeństwo, które nie za bardzo się orientuje i ma kłopoty z internetem. Co ono ma zrobić? Czy musi wyposażyć tego kampera w to urządzenie? Jak ma płacić? Czy jak będzie jechało... Czy może w ciągu 3 dni może zapłacić, czy musi od razu z góry? Ma robić przedpłatę czy płacić w trakcie? Czy jest możliwość, żeby ktoś uiścił opłatę na bramce i sobie przejechał, czy musi mieć koniecznie urządzenie, które, powiedzmy, rejestruje wszystko?

Czy w ogóle coś się zmienia... Czy jest zmiana co do pojazdów osobowych, lekkich, do 3,5 t? Czy np. będzie można wjechać na autostradę i na bramce uiścić opłatę, a potem zjeżdżać z autostrady, czyli robić tak jak do tej pory? Czy wszystko będzie już teraz elektronicznie? Czy jest możliwość, żeby normalnie funkcjonować?

Mówię o takich kierowcach, którzy jeżdżą nie zawodowo, tylko tak, powiedzmy, normalnie, prywatnie, takich, którzy się gdzieś tam przemieszczają, do rodziny, na wczasy itd. Czy dla nich będzie jakieś ułatwienie? Ja rozumiem, że jeżeli chodzi o wyjazdy, np. na wczasy, w góry czy nad morze, to będzie to bardzo uciążliwe dla osób, które jadą gdzieś raz w roku kamperem, nie jeżdżą takimi samochodami zawodowo. Czy będzie jakieś ułatwienie, żeby takie osoby prywatne mogły w prosty sposób korzystać z autostrady? Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.  
(*Senator Jadwiga Rotnicka: Czy mogę zadać pytanie?*)

Oczywiście, proszę uprzejmie.  
(*Brak nagrania*)

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

...Zechcecie państwo odpowiedzieć.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dobrze. Jeżeli chodzi o kwestię osoby prywatnej poruszającej się kamperem sezonowo, urlopowo, to w tej chwili, tak jak powiedziałam, taka osoba ma obowiązek pozyskać specjalne urządzenie pokładowe do uiszczenia opłaty. Musi się udać do punktu obsługi i tam zawrzeć umowę z GITD w celu korzystania z tego urządzenia. W tym nowym, projektowanym rozwiązaniu będzie możliwość pobrania aplikacji na telefon. Rejestracja będzie elektroniczna, dokona się jej w sposób elektroniczny. Są dwie możliwości opłaty. Zostają rozwiązania, które w tej chwili funkcjonują. Jest to albo w trybie przedpłaty, czyli opłata jest wnoszona przed realizowanym przewozem, albo po zrealizowanym przewozie, ale wtedy jest wymagane zabezpieczenie. W tym zakresie sposobów płatności będą funkcjonowały dokładnie takie same rozwiązania, jak funkcjonują.

Jeżeli chodzi o autostrady i bramki, to w dalszej perspektywie czasowej planowane są, tak jak wspomniał tu pan pełnomocnik, rozwiązania związane z odczytem tablic rejestracyjnych, w związku z tym takich klasycznych bramek może nie być. Do momentu wdrożenia tych rozwiązań... Funkcjonują też różne rozwiązania, jeżeli chodzi o płatność i przejazd po autostradach, zarówno państwowych, jak i koncesjonariuszy. I na razie te rozwiązania, które funkcjonują, muszą funkcjonować.

**PEŁNOMOCNIK MINISTRA FINANSÓW  
DO SPRAW INFORMATYZACJI  
PRZEMYSŁAW KOCH**

Ja może uzupełnię to, co powiedziała pani minister. Jeżeli chodzi o przejazd okazjonalny pojazdem ciężkim, czyli powyżej 3,5 t, to już dzisiaj jest obowiązek posiadania urzędnika i rejestracji takiego przejazdu. Oczywiście to jest urządzenie działające w starej technologii, technologii radiowej.

Jeżeli chodzi o sieć dystrybucji i możliwość obsługi w sposób analogowy, nie cyfrowy, to dzisiaj ITD ma sieć obsługi klienta, ma ponad 200 placówek w Polsce. Zakładamy, że ta sieć będzie dalej dostępna dla wszystkich osób poruszających się po polskich drogach w momencie uruchomienia nowego systemu, opartego już na technologii lokalizacji satelitarnej. Użytkownikowi na pewno będzie wtedy łatwiej, dlatego że będzie możliwość obsługi w ramach sieci stacjonarnej, mającej ponad 200 placówek, a także kompletnej obsługi w świecie wirtualnym, zdigitalizowanym, w oparciu o e-urząd dostarczony przez resort finansów.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Senator Zając.

**SENATOR  
ALICJA ZAJĄC**

Dziękuję bardzo.  
Ja przysłuchuję się tej dyskusji i pomyślałam sobie, że każde urządzenie może w pewnym momencie ulec awarii. I co wtedy? Czy jest jakiś system alarmowy? Gdzie się to zgłasza? No bo wiadomo, że jak ktoś jest w trasie, to nie będzie szukał punktu naprawy. Powinna być możliwość zgłoszenia: moje urządzenie uległo awarii; co ja mam robić? Dziękuję bardzo.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Zanim przewodniczy odpowie, to ja bym jednak prosił...

*(Senator Alicja Zając: Ja jeżdżę 40 lat i mam dopiero 2 mandaty.)*

...przedstawicieli Ministerstwa Finansów.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Z samych przepisów ustawy wynika taki obowiązek. Jeżeli to urządzenie jest... Jeżeli sygnału nie ma dłużej niż 15 minut, to wówczas kierowca jest zobowiązany zatrzymać się przy najbliższym możliwym punkcie. Oczywiście będą przewidziane rozwiązania dotyczące procedury awaryjnej. O szczegóły techniczne poproszę pana pełnomocnika.

**PEŁNOMOCNIK MINISTRA FINANSÓW  
DO SPRAW INFORMATYZACJI  
PRZEMYSŁAW KOCH**

Jeżeli chodzi o rozwiązania awaryjne, to tutaj już dzisiaj było zasygnalizowane, że jest możliwość uregulowania opłaty za przejazd w trybie offline 3 dni po realizacji przejazdu. Wszystkie dane będą dostępne w systemie teleinformatycznym dostępnym także poprzez serwisy www. Taką opłatę będzie można uregulować po realizacji przejazdu.

*(Senator Alicja Zając: Dziękuję.)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Pani Senator Bieda.

**SENATOR  
HALINA BIEDA**

Ja mam jeszcze takie jedno pytanie. Do tej pory wszystkie opłaty były przeznaczane na drogi – na ich remonty, budowę, na cokolwiek. Skąd my mamy mieć pewność, że dalej tak będzie? Ja w tej ustawie nie doszukałam się informacji, że te opłaty będą przeznaczane na drogi. Tam jest napisane, że one będą... W jaki sposób to się będzie odbywało? Wiemy, w jakim stanie są nasze

drogi. Wszyscy, którzy jeździmy, chcemy, żeby były w jak najlepszym, żeby to wszystko funkcjonowało coraz lepiej.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję bardzo za to pytanie.

Ustawa nie zmienia w żadnym zakresie pozostałych przepisów, które dotyczą Krajowego Funduszu Drogowego, sposobu jego zasilania i przeznaczenia środków z tego funduszu, które są przekazywane przede wszystkim na wydatki związane z finansowaniem dróg.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Pani senator Rotnicka. Proszę uprzejmie.

SENATOR  
**JADWIGA ROTNICKA**

Przepraszam, nie chcę przedłużać, ale rodzi się takie pytanie: co właściwie legło u podstaw ustawy? Dlaczego ją w ogóle napisano i przekazano ministrowi finansów to wszystko, czym dotychczas zajmował się inspektor nadzoru drogowego. Ja nie widzę tu takiej głównej myśli przewodniej. Co jest głównym powodem? O to trzeba by pewnie było pytać posłów, którzy tę ustawę napisali, ale myślę, że skoro pani nam ją tutaj przedkłada, to jest pani dobrze poinformowana.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję bardzo.

Ja oczywiście mogę się oprzeć na uzasadnieniu projektu. Pierwszym elementem była tu kwestia synergii działania administracji i realizacji zadań, czyli przeniesienie zadań związanych z poborem opłat do Krajowej Administracji Skarbowej, która generalnie zajmuje się

poborem danin do budżetu. To jest pierwszy element.

Druga kwestia to jest kwestia tego, żeby wykorzystać doświadczenia Krajowej Administracji Skarbowej związane z budową i wdrożeniem systemu, który już funkcjonuje w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów, czyli systemu SENT. Chodzi o wykorzystanie doświadczenia, wykorzystanie programistów i zasobów do budowy oraz wdrożenia nowego systemu w sposób tańszy i w oparciu o nowoczesne rozwiązania.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.  
Czy państwo senatorowie...

SENATOR  
**HALINA BIEDA**

Ja może w związku z tym, że... Myślę podobnie jak pani senator Rotnicka. Nie do końca wiemy, po co jest ta ustawa. Gdzieś tam z tyłu głowy są różne podejrzenia o inwigilację. Jest pół roku na wdrożenie. Pani minister powiedziała, że będzie to taki okres techniczny. Od 1 stycznia ma to zacząć obowiązywać. Będą rozporządzenia. Branża transportowa jest dziś w trudnej sytuacji. Wydaje mi się... Postawiłabym tu chyba wniosek o odrzucenie tej ustawy albo może o przesunięcie tego w czasie. Chyba do nas wszystkich dochodzą głosy, że branża transportowa jest jedną z tych, oprócz, nie wiem, branży artystycznej, kulturalnej, które są w najtrudniejszej sytuacji. Na razie nie wiemy, jak to wszystko się potoczy. Takie odroczenie w czasie byłoby być może dobrym rozwiązaniem. Ja bym postawiła taki wniosek. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Senator.

Zanim jeszcze panią minister dopuszczę do głosu, prosiłbym o konkretny wniosek: albo o odrzucenie, Pani Senator, albo...

SENATOR  
**HALINA BIEDA**

O odrzucenie.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję.  
(*Senator Halina Bieda: Ale w duchu jakby...*)

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję bardzo.

Ja tylko tytułem uzupełnienia powiem, że myśmy zaplanowali w trakcie budowy, dostarczania tych rozwiązań technologicznych, jakie będziemy proponować, konsultacje z branżą dotyczące tych rozwiązań. Myślę, że gdyby rzeczywiście ze strony branży pojawiły się takie głosy, że jej przedstawiciele nie są jeszcze gotowi do stosowania nowych rozwiązań, to tutaj będzie możliwość elastycznego reagowania, dlatego że data wdrożenia systemu nie została ostatecznie określona. Ona ma być ogłoszona w obwieszczeniu ministra finansów. Myślę, że jeśli w trakcie procesu budowy i konsultacji ze strony branży będą zgłaszane tego typu wnioski, to będziemy się starali je uwzględnić albo tak dostosowywać rozwiązania, żeby nie były one dla branży dotkliwe, kosztowne.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.  
Czy są jeszcze jakieś...  
(*Głos z sali: Nie ma.*)  
Nie ma.

Pozwolicie państwo, że ja dołożę tu swoją uwagę do tej ustawy. Chodzi mi o art. 9. W przezwie pozwoliłem sobie... pan sekretarz był uprzejmy rozdać państwu moją poprawkę do art. 9. Jest to przepis upoważniający szefa Krajowej Administracji Skarbowej do pobierania opłaty elektronicznej na zasadach dotychczasowych do momentu wdrożenia nowego systemu.

Jednocześnie zadania w zakresie kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty pozostają w kompetencji głównego inspektora transportu drogowego. Wydaje mi się, że niezbędne jest tutaj zabezpieczenie dostępu Inspekcji Transportu Drogowego do aktualnie funkcjonującego systemu elektronicznego poboru opłat, który od 1 lipca będzie zarządzany przez KAS. Moja poprawka do tego zmierza.

Ja mam oczywiście olbrzymią prośbę, aby do tej propozycji poprawki odnieśli się zarówno pan mecenas, nasz legislator, jak i pani minister. Dziękuję.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
**MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję serdecznie.

Ta poprawka jest jak najbardziej zasadna. Ułatwi ona... W sposób jasny będą uregulowane kwestie możliwości korzystania z systemu i wykonywania zadań przez GITD w okresie przejściowym, do momentu wdrożenia nowego systemu. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.  
Proszę pana mecenasa o uwagi.

GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
**MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.

Są to poprawki merytoryczne. Wydaje mi się, że to jest rozwinięcie w 3 ustępach tego, co do tej pory było zawarte w zdaniu drugim w ust. 2. Wydaje mi się... Ja te poprawki zobaczyłem dopiero na posiedzeniu komisji. Wydaje mi się, że one są poprawne. Tutaj są liczne odesłania, więc mam taką prośbę. Gdyby się okazało, że komisja poprze te poprawki, a byłaby konieczność jakiejś modyfikacji odesłania, to ja bym to zrobił, korzystając z upoważnienia komisji, oczywiście bez żadnych zmian

merytorycznych. Byłyby tu tylko jakieś korekty techniczne, legislacyjne, gdyby się okazało, że jest taka konieczność, bo nie jestem w stanie w tej chwili sprawdzić tych odesłań w 100%. To jest kwestia... Są to rozwiązania przejściowe. Chodzi o to, żeby umożliwić głównemu inspektorowi transportu drogowego wykonywanie kontroli urządzeń do czasu wejścia w życie nowych przepisów. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasie.

Szanowni Państwo, padł najdalej idący wniosek, wniosek pani senator Biedy, o odrzucenie przedmiotowej ustawy.

Może najpierw przegłosujemy ten wniosek.

*(Głos z sali: Może pójdę do sąsiedniej sali, bo na posiedzeniu komisji finansów jest...)*

Proszę go poprosić.

*(Brak nagrania)*

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, pragnę przypomnieć, że głosujemy nad wnioskiem pani senator Biedy o odrzucenie ustawy.

Kto jest za odrzuceniem tej ustawy? (5)

Kto jest przeciw? (4)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję.

Wniosek pani senator został przyjęty. Ustawa została odrzucona.

Pozwolicie państwo, że pozwolę sobie zgłosić wniosek mniejszości, który sprowadza się do tego, aby przyjąć tę ustawę z poprawkami, które zostały uzgodnione z Biurem Legislacyjnym i poparte przez ministerstwo.

*(Głos z sali: Łącznie z dziewiątą.)*

Łącznie z dziewiątą. Łącznie z tymi wszystkimi poprawkami, które zaproponowało Biuro Legislacyjne.

Ja sobie pozwolę dopuścić do głosu pana mecenasa.

**GŁÓWNY LEGISLATOR**  
**W BIURZE LEGISLACYJNYM**  
**W KANCELARII SENATU**  
**MACIEJ TELEC**

Dla porządku jeszcze tylko powiem, o które poprawki chodzi, żeby potem nie było wątpliwości.

Poprawka druga, zmodyfikowana, tak jak to przedstawiłem.

Poprawka szósta, siódma, ósma, dziewiąta, 2 poprawki redakcyjne i poprawka do art. 9, którą zgłosił pan przewodniczący. Dziękuję.

*(Brak nagrania)*

**SENATOR**  
**ARTUR DUNIN**

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli... Zgłoszam panią senator Halinę Biedę.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Pani senator wyraża zgodę. Tak?

*(Senator Halina Bieda: Tak.)*

Sprawozdawca mniejszości?

*(Głos z sali: Pan przewodniczący.)*

Dziękuję bardzo za zaufanie.

Dziękuję serdecznie, Szanowni Państwo.

*(Głos z sali: Dobrze by było, gdybyś nie mówił tak długo jak koleżanka Bieda.)*

*(Wesołość na sali)*

*(Senator Halina Bieda: Ja mówiłam krótko.)*

*(Rozmowy na sali)*

Może należałoby przegłosować ten wniosek mniejszości, bo przy 2 głosach za... Myślę, że takie głosy są.

*(Senator Wiesław Dobkowski: Mogli zgłosić...)*

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Regulaminowo...)*

*(Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec: Nie ma potrzeby głosowania. Wystarczy, że wniosek popiera 2 senatorów.)*

Popiera 2 senatorów. Tak jest. Dziękuję bardzo.

Dziękuję serdecznie pani minister, wszystkim naszym zaproszonym gościom, panom i paniom senatorom. Dziękuję bardzo panu mecenasowi.





**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy