



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Infrastruktury (37.)

11 maja 2021 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 377, druki sejmowe nr 1073, 1080 i 1080-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 12)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący
Jan Hamerski)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dzień dobry państwu.

Witam serdecznie na trzydziestym siódmym posiedzeniu Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Jest mi niezmiernie miło, że przyjęliście państwo zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie komisji.

Posiedzenie komisji w dniu dzisiejszym poświęcone jest wydaniu przez państwa senatorów opinii na temat ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Witam serdecznie panie i panów senatorów. Witam serdecznie naszych zacnych gości. Witam współpracowników w osobach pana mecenasa, pana sekretarza.

Lista gości... Dzisiaj jest tak, że naszym gościom przewodzi pani minister Rzeczkowska, która jest z całą ekipą, ze swoimi współpracownikami. Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje pan dyrektor Waszkiewicz...

(Głosy z sali: Zdalnie.)

A, zdalnie, tak?

Również zdalnie obecni są przedstawiciele Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego... no, w osobie pani Magdaleny Bryk. Jest reprezentant Najwyższej Izby Kontroli w osobie pana Leszka Korczaka. Z Instytutu Łączności – Państwowego Instytutu Badawczego jest pan Paweł Szewczyk. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego reprezentuje pan Andrzej Bogdanowicz. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

reprezentuje pan Jan Buczek, Związek Miast Polskich – pan Porawski, Związków Powiatów Polskich – ekspert, pan Bartłomiej Zydel. Myślę, że to jest komplet naszych gości na naszym dzisiejszym posiedzeniu.

Szanowni Państwo, przystępujemy do obrad... A, chciałbym jeszcze oczywiście zapytać, postawić to sakramentalne pytanie o to, czy w sali lub zdalnie są z nami osoby zajmujące się zawodowo lobbieniem.

Nie ma takowych.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku obrad.

Czy do tegoż porządku obrad są jakieś uwagi? Nie ma, nie widzę, nie słyszę zgłoszeń.

Prosiłbym więc wnioskodawców o przedstawienie przedłożonej ustawy.

Proszę uprzejmie, Pani Minister.

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Od 1 lipca 2020 r., zeszłego roku szef Krajowej Administracji Skarbowej przejął zadanie poboru opłat drogowych i od tego czasu prowadzimy prace zmierzające do wdrożenia w Polsce nowoczesnego systemu poboru opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężkich, opartego na technologii pozycjonowania satelitarnego, który zastąpi obecnie wykorzystywany system viaTOLL. Procedowana dzisiaj ustawa o zmianie ustawy o autostradach stanowi podstawę do stworzenia jednolitego systemu poboru wszystkich opłat drogowych oraz rozszerza możliwość stosowania właśnie systemu geopozycjonowania satelitarnego również na użytkowników autostrad

płatnych. Te rozwiązania pozwolą na odejście od dotychczasowej metody poboru opłaty opartej na bramkach autostradowych. Obecnie szef KAS pobiera opłatę na 2 odcinkach autostrad płatnych, tj. A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica. I to właśnie na tych odcinkach autostrad w pierwszej kolejności zostaną podniesione szlabany i zostanie wdrożona nowa metoda poboru opłaty za przejazd autostradą. Nastąpi to, zgodnie z ustawą, 1 grudnia bieżącego roku. Taki termin jest związany z wygaśnięciem dotychczas obowiązujących umów na manualny system poboru opłat drogowych, czyli na obsługę bramek autostradowych i obecnego systemu poboru. Ewentualne przedłużenie tych umów i przedłużenie tym samym korzystania z obecnego systemu, manualnego systemu poboru opłat wiązałyby się z koniecznością poniesienia wielomilionowych wydatków: na integrację tego systemu z systemem e-TOLL, czyli tym wdrażanym, nowoczesnym systemem Krajowej Administracji Skarbowej, ale przede wszystkim na modernizację i wymianę sprzętu obsługującego bramki, czyli całej infrastruktury, która ma już swoje lata. Te wydatki podniosłyby koszt poboru, który już obecnie szacujemy na co najmniej 24% przychodów z opłaty za przejazd autostradą. To jest rocznie ponad 50 milionów zł.

Projekt przewiduje 2 możliwości opłacania przejazdu autostradą: poprzez zakup biletu autostradowego oraz na podstawie danych geolokalizacyjnych z wykorzystaniem bezpłatnej aplikacji mobilnej, która będzie udostępniona przez Krajową Administrację Skarbową. Bilet autostradowy będzie można nabyć zarówno przez nowoczesne kanały dystrybucji online, czyli w tej formule online, jak również w formule tradycyjnej, a więc na stacjach paliw, w kiosku, co będzie wygodne dla osób, które nie są zainteresowane rozwiązaniami cyfrowymi, nie korzystają z nich. Projekt nie wprowadza obowiązku przekazywania danych geolokalizacyjnych czy też instalowania aplikacji w pojazdach. To po stronie obywateli leży wybór co do formy wnoszenia opłaty. W przypadku zakupu biletu autostradowego podajemy tylko numer rejestracyjny, nie ma danych dotyczących tożsamości osoby kierującej pojazdem.

Projektowane przepisy dają również możliwość zmiany metody poboru opłat na odcinkach koncesyjnych autostrad A1, A2 i A4. Konieczność ujednolicenia systemu poboru opłat również na

tych odcinkach była wskazywana przez Najwyższą Izbę Kontroli. W tym zakresie ustawa stara się realizować te zalecenia izby. Taka zmiana będzie następowała na wniosek, za zgodą koncesjonariuszy, tym samym nie uchybiając zobowiązaniom Skarbu Państwa, które wynikają z zawartych umów. Nawet jeżeli koncesjonariusze nie zdecydują się na zmianę sposobu poboru, to to rozwiązanie proponowane przez KAS w zakresie biletów autostradowych zwiększa interoperacyjność i wygodę dla obywateli, bo dopuszczenie do dystrybucji biletów autostradowych pozwoli z wykorzystaniem tych samych narzędzi, np. aplikacji mobilnych, na to, aby również został dokonany zakup biletu na państwową autostradę, jak i wniesiona została opłata na odcinku koncesyjnym. Czyli ta interoperacyjność może być też zachowana.

Obowiązek wniesienia opłaty za przejazd autostradą będzie spoczywał na właścicielu, posiadaczu lub użytkowniku pojazdu i analogicznie, jak ma to miejsce w przypadku biletów komunikacji miejskiej czy opłat za parkowanie, niewniesienie opłaty za przejazd będzie skutkowało nałożeniem opłaty dodatkowej. Taka opłata nie zostanie pobrana, jeżeli w ciągu 3 dni od zakończenia przejazdu zostanie zakupiony bilet elektroniczny za nieopłacony przejazd, czyli jeśli to zobowiązanie zostanie uregulowane. Przedłożona ustawa przewiduje ułatwienia w rejestracji w systemie e-TOLL dla przewoźników, zmniejszenie zakresu danych wymaganych do rejestracji. Umożliwi także wykonanie części obowiązków związanych z uiszczaniem opłat drogowych przez dostawcę kart flotowych, to jest m.in. rejestracja, aktualizacja danych. I analogicznie jak dystrybutor biletów autostradowych dostawca kart flotowych będzie zawierał umowę z szefem KAS. Będzie mógł do tej umowy przystąpić każdy podmiot świadczący tego typu usługi. Budując system, wdrażając te rozwiązania, angażujemy przedsiębiorców w celu zapewnienia dogodnej obsługi dla obywateli.

Przepisy przewidują też rozwiązania, które mają na celu utrzymanie szczelności systemu poboru opłat, tj. objęcie kontrolą prawidłowości uiszczania opłat drogowych wszystkich użytkowników. Te kontrole będą przeprowadzać funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, uzupełniając funkcjonariusze Policji, a także inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Weryfikacja prawidłowości realizacji obowiązku

wnoszenia opłat za przejazd odcinkami płatnymi autostrad będzie też dokonywana na podstawie danych przekazanych z systemu kamer zainstalowanych na tych odcinkach i będzie się odbywała na podstawie tzw. analizy ryzyka.

W tej ustawie uwzględniono także postulaty, które dotyczą konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu na wdrożenie nowych rozwiązań czy pozyskanie urządzeń potrzebnych do poboru opłaty, płynne wdrożenie nowego systemu. Są to przepisy, które pozwalają na stworzenie okresu przejściowego, równoległe funkcjonowanie 2 systemów, obecnego systemu viaTOLL, nowego systemu e-TOLL, zgodnie z ustawą maksymalnie do 30 września bieżącego roku.

Główne korzyści, które wynikają z wdrożenia poboru opłaty za przejazd autostradą, to przede wszystkim zmniejszenie korków, czyli zapewnienie płynnego przejazdu bez zatrzymywania się pojazdów przed bramkami w celu uiszczenia opłaty za przejazd, otwartość na interoperacyjność na poziomie krajowym we współpracy z koncesjonariuszami, czyli możliwość objęcia jednolitym systemem odcinków autostrad koncesyjnych, brak konieczności ponoszenia inwestycji z tytułu rozbudowy, utrzymania placów poboru, bramek autostradowych oraz poprawa komfortu kierowców ze względu na skrócenie czasu przejazdu, wprowadzenie wygodnych metod płatności za płatne autostrady.

Dziękuję bardzo. Proszę o rozpatrzenie ustawy.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Minister.
Panie Mecenasie, zechce się pan odnieść do ustawy.

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

Dziękuję bardzo.
Ja chciałbym zwrócić państwa uwagę na kilka kwestii.

Pierwsza dotyczy art. 37a ust. 1b–1y, przepisów dodawanych do ustawy o autostradach

płatnych. W tym wyliczeniu nowo dodawanych ustępów zabrakło ust. 1q, więc proponujemy, żeby tę usterkę usunąć.

Druga uwaga, w zasadzie uwaga redakcyjna, dotyczy art. 1 pkt 2 lit. b noweli, w zakresie art. 37a ust. 1u ustawy o autostradach płatnych. Tam jest mowa o opłacie za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę, o tym, że opłaty za przejazd autostradą na odcinku eksploatowanym przez spółkę pobrane przez wnioskodawcę stanowią jej przychód. Ponieważ w ustawie wprowadzono definicję wnioskodawcy, można mieć wątpliwości, czy w tym przepisie chodzi o przychód spółki, czy przychód wnioskodawcy. Wydaje się, że chodzi o przychód wnioskodawcy, a jeżeli tak, to trzeba użyć partykuły „jego”, a nie „jej”.

Uwaga trzecia dotyczy 2 przepisów w ustawie, w których użyto określenia „zobowiązany”. W praktyce legislacyjnej przyjęliśmy, że określenie „zobowiązanie” stosujemy w odniesieniu do obowiązku wynikającego z umowy, a jeżeli obowiązek wynika wprost z ustawy, mówimy o obowiązku, czyli powinno być nie „zobowiązany”, a „obowiązany”.

Uwaga czwarta dotyczy art. 37a ust. 28 pkt 2 ustawy. To jest ten przepis, który zakazuje zasłaniania tablic albo używania nieczytelnych tablic rejestracyjnych. Ten przepis stanowi, że kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą lub jej odcinkiem nie może mieć w pojeździe zakrytych lub ozdobionych tablic. Literalna wykładnia, a jest to przepis karny, który musi być precyzyjny, wskazuje, że te tablice mają być w środku pojazdu, a nie na zewnątrz pojazdu, tak jak jest to określone w innych miejscach tego przepisu. Proponujemy, żeby ten zakaz zastąpić zakazem używania zakrytych lub ozdobionych tablic na pojeździe.

Uwaga piąta to uwaga ogólna. Dotyczy ona pewnej konstrukcji, którą wprowadzono w ustawie. Otóż w obecnym stanie prawnym używanie nieczytelnych tablic rejestracyjnych albo zakrywanie tablic rejestracyjnych jest wykroczeniem stypizowanym w art. 60 prawa o ruchu drogowym i wskazanym jako wykroczenie w kodeksie wykroczeń. Tutaj się dodaje 2 dodatkowe podstawy prawne do nakładania kar grzywny za tego rodzaju zachowanie. Taka konstrukcja naszym zdaniem budzi wątpliwości co do celowości oraz może mieć również skutki konstytucyjne, ponieważ może ona naruszać zasadę

równości i proporcjonalności. Może się bowiem zdarzyć, że osoby znajdujące się w identycznej sytuacji faktycznej, czyli poruszające się pojazdem z nieczytelnymi tablicami rejestracyjnymi, będą podlegały różnym sankcjom. Jeżeli wykroczenie zostanie najpierw wykryte przez policję, to nałoży ona grzywnę, która może mieć wysokość nawet do 3 tysięcy zł zgodnie z kodeksem wykroczeń, a jeżeli zostanie ono ujawnione przez organy administracji skarbowej, to będzie to grzywna do 500 zł. Zawarty w ustawie przepis, który wyklucza ukaranie grzywną z kodeksu wykroczeń, jeżeli jako pierwszy wszczął postępowanie organ administracji skarbowej, nie odpowiada na pytanie, co w sytuacji, kiedy jako pierwsza naruszenie wykryła policja. Na marginesie należy zauważyć, że zakaz używania nieczytelnych tablic jest szerszy, bo dotyczy wszystkich pojazdów, a spenalizowano jako wykroczenie używanie tablic nieczytelnych albo zakrywania tablic tylko w wypadku pojazdów samochodowych, ale wychodzę z założenia, że celowo zawężono ten zakres wykroczenia.

Uwaga szósta dotyczy art. 37g ust. 2 ustawy o autostradach płatnych. Tu chodzi o tę zasadę, o której już mówiłem, że uprzednie ukaranie za wykroczenie opisane w ustawie o autostradach wyłącza ukaranie za analogiczne wykroczenie stypizowane w kodeksie wykroczeń, przy czym nie wiadomo, co w sytuacji odwrotnej, czyli takiej, kiedy najpierw doszłoby do wszczęcia postępowania w sprawie o wykroczenie, a następnie w tej samej sprawie byłoby postępowanie o ukaranie za wykroczenie z ustawy o autostradach płatnych. Ta poprawka zapewnia, żeby ten przepis działał w obydwie strony.

Uwaga siódma dotyczy art. 39f ust. 1 pkt 5 lit. b. To jest tak naprawdę uwaga techniczna. Chodzi o to, żeby było jasne, do jakich przepisów w tych jednostkach redakcyjnych się odsyła.

I uwaga ósma dotyczy zmiany w ustawie o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Generalnie te zmiany zmierzają do tego, aby przepisy tej ustawy mogły być dochodzone w drodze egzekucji administracyjnej, czyli chodzi o opłatę dodatkową pobieraną za niezapłacenie za przejazd autostradą, przy czym nie zmieniono art. 5, w którym wskazuje się podmioty uprawnione do żądania wykonania w drodze egzekucji administracyjnej obowiązków podanych tej egzekucji. Co prawda art. 5 §1 pkt 4a ustawy o postępowaniu egzekucyjnym wskazuje

szefa KAS jako organ egzekucyjny, ale mówi on, że szef KAS może prowadzić egzekucję wyłącznie w odniesieniu do obowiązków wynikających z wydanych przez szefa decyzji lub postanowień. Wydaje się, że wezwanie do wniesienia opłaty nie będzie miało takiej formy prawnej, więc może się okazać, że nie będzie podstawy do egzekwowania tego obowiązku.

Ostatnia uwaga dotyczy art. 25 pkt 1 noweli, to jest przepis o wejściu w życie. Chodzi o to, że art. 37a ust. 33 ustawy o autostradach płatnych, czyli przepis upoważniający ministra do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości prowizji, o której mowa w ust. 19, ma wejść w życie po upływie 60 dni od dnia jej ogłoszenia, a sam ust. 19 ma wejść w życie 1 grudnia. I tutaj pytanie, czy te przepisy nie powinny wchodzić w życie wspólnie w którymś z tych 2 wskazanych terminów. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasie.

Dziękuję pani minister i panu mecenasowi za przedstawienie kwintesencji w ich wypowiedziach, ponieważ wszyscy państwo senatorowie otrzymali materiały i mieliśmy czas zapoznać się z tym wszystkim. Tak więc bardzo serdecznie dziękuję. Zresztą dziękuję również pani minister za dodatkowy materiał, który otrzymaliśmy jeszcze przed posiedzeniem komisji, a który pewnie rozjaśnił niektóre wątpliwości.

Szanowni Państwo Senatorowie, zanim oddam państwu głos, mam jeszcze prośbę do pani minister. Mamy uwagi Biura Legislacyjnego, więc prosiłbym, żeby na gorąco pani minister i współpracownicy pani minister zechcieli do tych uwag się odnieść, a później będziemy dyskutować.

Proszę bardzo.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Odniosę się do nich, a jeżeli będzie potrzeba dalszych wyjaśnień, to będę prosiła o pomoc panią mecenas.

Jeżeli chodzi o pierwszą uwagę, czyli ten brak ust. 1q, to zmiana, gdybyśmy ją przyjęli, spowodowałaby konieczność wprowadzenia dalszych zmian wynikowych w zakresie odesłań w bardzo wielu przepisach tej ustawy. Dlatego wnoszę o to, żebyśmy pozostawili ten przepis w takim brzmieniu. Myślę, że to nie spowoduje wątpliwości interpretacyjnych ani też porządkowych. No, nie popieramy tej poprawki. Prosimy o możliwość pozostawienia tego przepisu w tym brzmieniu, w jakim jest.

Jeżeli chodzi o uwagę drugą, to również proponowałabym pozostawić brzmienie dotychczasowe, ponieważ słowo „przychód” odnosi się do spółki, a nie do wnioskodawcy i nie ma moim zdaniem, naszym zdaniem wątpliwości co do rozumienia pojęcia „wnioskodawca”, gdyż definicja jest zawarta w art. 37a ust. 1b.

Jeśli chodzi o uwagę trzecią, to użyte w ustawie określenie „zobowiązany” jest pojęciem użytym w jego podstawowym i powszechnie przyjętym znaczeniu i wydaje się dokładnie i w sposób zrozumiały dla adresatów wyrażać intencję prawodawcy. W związku z tym też proponuję pozostawić ten przepis w takim brzmieniu, jakie jest przyjęte w ustawie.

Jeśli chodzi o uwagę czwartą, sformułowania „na pojeździe” i „w pojeździe”, to ta poprawka nie wpływa na treść normy. Z całego brzmienia tego przepisu dokładnie wynika, o jakie elementy pojazdu chodzi i jaka jest intencja prawodawcy. W związku z tym też proponuję pozostawić ten przepis w takim brzmieniu, w jakim on jest.

Jeżeli chodzi o uwagę piątą, to celem regulacji i tej sankcji grzywny w wysokości 500 zł za nieprawidłowe używanie tablic, znaków, napisów, zakrywanie, ozdabianie jest prewencyjne oddziaływanie na uczestników przejazdu przez płatny odcinek autostrady czy też drogi krajowej. To kwotowe określenie sankcji w wysokości 500 zł ma na celu maksymalne uproszczenie i ujednoczenie systemu. Bo sankcja jest możliwa do zastosowania tylko i wyłącznie w sytuacji realizacji kontroli drogowej na tym płatnym odcinku drogi krajowej czy autostrady. Przyjęcie regulacji przewidzianej w kodeksie wykroczeń w art. 97, a tym samym zastosowanie taryfikatora, który jest tam przewidziany dla naruszenia przewidzianego w art. 60 ust. 1 pkt 3, czyli 50 zł plus jeden punkt karny, zupełnie zmieniałoby ten system sankcji przewidzianych w ustawie poprzez osłabienie właśnie elementu

oddziaływania prewencyjnego. Wysokość kary grzywny ustalona na poziomie 500 zł zapewnia realizację celu ustawy, jakim jest dokonywanie poboru opłaty za przejazd autostradą i płatną drogą krajową.

I kolejna uwaga, szósta, ta kwestia ukarania...
(*Głos z sali: A jeśli chodzi o uwagę piątą...*)

Zachowujemy przepis w takim brzmieniu, w jakim jest w ustawie.

Jeżeli chodzi o uwagę szóstą, która jest jakby wynikiem tej uwagi piątej, to też proponuję pozostawić przepisy tak, jak są zaprojektowane w ustawie, dlatego że ukaranie za wykroczenie z kodeksu wykroczeń przed wjazdem na autostradę czy płatny odcinek drogi krajowej nie wyklucza możliwości ukarania za wykroczenie, czyli zakrywanie, ozdabianie tablic, już po rozpoczęciu przejazdu odcinkiem autostrady czy odcinkiem płatnym drogi krajowej. Celem regulacji, czyli art. 37g ustawy o autostradach i Krajowym Funduszu Drogowym i art. 13naa ustawy o drogach publicznych, jest uniknięcie sytuacji podwójnego karania w momencie ujawnienia czynu podczas kontroli drogowej na autostradzie albo na płatnym odcinku drogi publicznej. Sytuacja jest analogiczna jak w przypadku np. ukarania za przekroczenie prędkości. Ukaranie za ten czyn, za przekroczenie prędkości nie powoduje, że w przypadku ujawnienia takiego naruszenia po czasie, przekroczenia podczas tego samego przejazdu... no, jest brak możliwości ukarania za takie naruszenie. Tak że proponuję pozostawić to tak, jak jest w ustawie.

Jeżeli chodzi o uwagę siódmą, to również proponuję pozostawienie obecnego brzmienia przepisu. Nie będzie ono powodowało trudności interpretacyjnych, ponieważ zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, gdyby przepisy dotyczyły tej samej ustawy, to byłyby wymienione w kolejności od oznaczenia najniższego do najwyższego, a ponadto w ustawie o drogach publicznych nie występują jednostki redakcyjne, które są oznaczone tutaj jako art. 37a ust. 35 lub art. 37gf ust. 7.

Uwaga ósma. Również proponuję pozostawić zapis ustawy tak, jak jest w przedstawionym brzmieniu, bo zaproponowana zmiana nie wydaje się konieczna. Regulacja dotycząca wskazania uprawnionego do wykonywania egzekucji obowiązków wynikających z wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej mieści się w zakresie art. 5 §1 pkt 2, który mówi, że dla obowiązków

wynikających z orzeczeń sądów lub innych organów albo bezpośrednio z przepisów prawa organ lub instytucja bezpośrednio zainteresowana w wykonaniu przez zobowiązanego obowiązku albo powołana do czuwania nad wykonaniem obowiązku, a w przypadku braku takiej jednostki lub jej bezczynności podmiot, na którego rzecz wydane zostało orzeczenie lub którego interesy prawne zostały naruszone w wyniku niewykonania obowiązku... Czyli tu jest wskazany ten organ lub instytucja bezpośrednio zainteresowana w wykonaniu przez zobowiązanego obowiązku albo powołana do czuwania nad wykonaniem obowiązku.

I ostatnia uwaga, dziewiąta. Ta regulacja przedstawiona w ustawie jest regulacją prawidłową. Proponuję ją pozostawić, ponieważ wcześniejszy termin wejścia w życie upoważnienia do wydania rozporządzenia w sprawie określenia wysokości prowizji, którą może pobierać przedsiębiorca za wydanie biletu autostradowego, ma na celu umożliwienie tym przedsiębiorcom podjęcia decyzji o zawarciu z szefem KAS umowy na podstawie istniejących już w systemie prawnym regulacji. Czyli jest potrzebny ten wcześniejszy czas, żeby taką decyzję co do zawarcia umowy móc podjąć, i też co do określenia konkretnej wysokości prowizji jest potrzebna informacja, a tym samym przeprowadzenia ekonomicznej kalkulacji podejmowanego przedsięwzięcia. Stąd ta różnica w terminach. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Minister.

Szanowni Państwo Senatorowie, proszę o głos, proszę o pytania.

Chciałbym tylko przypomnieć, że o godzinie 14.30 mamy wspólne posiedzenie z Komisją Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisją Ustawodawczą. I zarówno do gości, jak i do państwa mam prośbę o zwięzłe, merytoryczne wypowiedzi.

Przewodniczący Lamczyk. Proszę uprzejmie.

**SENATOR
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję bardzo.

Pani Przewodniczący! Szanowni Państwo! Pani Minister!

Ja w zasadzie mam pytania do pani minister. Rozpocznę może właśnie od tego. Bo wiadomo, że archaiczny system trzeba zlikwidować, ten, który był, i to nie ulega wątpliwości. Ale ten system satelitarny, który teraz wchodzi, ma zabezpieczony tylko jeden kanał. Ja sobie nie wyobrażam, żeby kierowcy jadąc, szukali w smartfonie swojej trasy czy czegoś podobnego. Kraje szanujące się, które już mają ten system satelitarny, mają urządzenia OBU – no, wiadomo, ta nazwa pochodzi z angielskiego – i to funkcjonuje bardzo dobrze. My tego nie mamy, a wiemy, przynajmniej ja wiem, bo byłem wtedy w Sejmie, jakie były problemy, jak wchodził viaTOLL, ile było problemów. I cały czas mam takie wrażenie, że jest lewarowanie tego starego systemu. Czy nie można by raz tego uciąć i zrobić właśnie coś takiego, co zastąpiłoby ten system i go zakończyło?

Pojawiły się też, Pani Minister, artykuły w gazecie wskazujące, że przewoźnicy mówili, że był kiepski kontakt z KAS i poprawki, które były wnoszone, w ogóle nie były brane pod uwagę. I to jest właśnie bardzo źle. Myślę, że... Aha, i jeszcze jedno. Na stronie pojawił się kalkulator i w tym kalkulatorze są błędy. Nie wiem, czy pani minister to zauważyła. To wszystko na stronie właśnie się pojawiło i dlatego też przewoźnicy o tym mówią. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Pani Minister, pani będzie uprzejma... Chyba że zadamy ze 3 pytania i wówczas...

Są jeszcze jakieś pytania do pani minister? Nie ma.

Pani Minister, proszę.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję serdecznie, Panie Przewodniczący.

Panie Senatorze, jeżeli chodzi o podniesioną kwestię, że system satelitarny ma zabezpieczony jeden kanał, tylko aplikację, to spieszę wyjaśnić, że nie jest to tylko aplikacja. Ta filozofia budowy systemu elektronicznego e-TOLL czy też systemu SPOE KAS obejmuje szereg rozwiązań, które

mogą być stosowane przez czy przewoźników, czy kierujących samochodami osobowymi w celu wniesienia, naliczenia opłaty. To rzeczywiście jest aplikacja, którą można sobie pobrać ze sklepu App Store, Google Store – bezpłatna – na smartfony czy tablety, ale to nie będzie podstawowe rozwiązanie. Być może w przypadku autostrad i pojazdów osobowych tak, ale dociera do nas głos przewoźników, i słuchamy go, że w przypadku przejazdów komercyjnych, przedsiębiorców nie jest to preferowany sposób wnoszenia opłaty. System przewiduje też zarówno te urządzenia pokładowe, tzw. OBU, tylko że w technologii geopozycjonowania satelitarnego, a nie w technologii systemu viaTOLL, gdzie byłby ten sygnał radiowy, więc będą to urządzenia o innych wymaganiach technicznych, wydaje się nam, że mniej skomplikowanych wymaganiach technicznych, a w związku z tym tańsze, jak i ZSL, czyli zintegrowane systemy logistyczne. To też są systemy posługujące się GPS, bardzo często już wmontowane w nowoczesnych pojazdach, które również mogą być wykorzystane do poboru opłaty elektronicznej. A w przypadku autostrad jest jeszcze dodatkowe rozwiązanie, czyli bilet autostradowy. Bilet autostradowy może mieć zarówno formę aplikacyjną, czyli formę online, umożliwiającą zakup w aplikacji internetowej, w szeroko dostępnych kanałach dystrybucji online i prawdopodobnie w serwisach bankowych – myślę, że to już rynek udostępni szereg takich ofert – jak i formę tradycyjną, papierową, tak to nazwijmy, w której będzie dostępny w sieci dystrybucji, w kioskach, bo chcemy, żeby ten bilet można było nabyć w wielu miejscach, dla tych osób, które z usług cyfrowych nie chcą korzystać czy też nie chcą w tej formule online swoich danych przekazywać. Tak że to nie jest tak, że tylko ten jeden kanał jest możliwy czy też zabezpieczony.

Jeśli chodzi o artykuły w prasie, które się pojawiły, mówiące o kiepskim kontakcie z Krajową Administracją Skarbową, poprawkach, które nie były brane pod uwagę, to tutaj trzeba rozróżnić 2 procesy legislacyjne. Pierwszy miał miejsce w maju czy wiosną zeszłego roku i dotyczył zmiany ustawy o drogach publicznych. Była to zmiana przeprowadzana w drodze projektu poselskiego, kiedy ten system i cała filozofia nowego systemu poboru opłat elektronicznych zostały wprowadzone. Wówczas ta decyzja prawodawcy odnośnie do kształtu systemu, rozwiązań podstawowych została podjęta. Drugi to obecny

proces legislacyjny, tj. ustawa o zmianie ustawy o autostradach płatnych, którą teraz omawiamy, i o Krajowym Funduszu Drogowym, która jako projekt rządowy przeszła całą ścieżkę konsultacji społecznych. Raporty z tych konsultacji projektu zostały udostępnione w sejmowym procesie legislacyjnym, są dostępne. Te konsultacje były prowadzone. Dodatkowo od jesieni zeszłego roku Krajowa Administracja Skarbowa spotyka się z przewoźnikami, dyskutujemy. Nie jest to też łatwy dialog, ale staramy się, żeby to był dialog. Te spotkania ostatnio, im bliżej jesteśmy wdrożenia systemu, odbywały się już bardziej regularnie. Jak najbardziej utrzymamy te spotkania prowadzone metodą warsztatową do czasu uruchomienia i pełnego wdrożenia systemu, a nawet, jak będzie taka potrzeba istnienia platformy wymiany informacji i doświadczeń, dłużej.

Jeśli chodzi o kalkulator, to prosiłabym o odpowiedź ekspertów, bo to bardzo techniczna kwestia.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU
POBORU OPŁAT DROGOWYCH
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
TOMASZ PRARAT**

Dzień dobry. Tomasz Prarat, dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych.

Jeśli chodzi o kalkulator, który został umieszczony na stronie internetowej, tej nowej, dedykowanej nowemu systemowi, to jest on zbliżony do kalkulatora, który już działa, tego dla starego systemu. Ta sieć dróg, która jest w tej chwili przygotowywana do objęcia poborem opłat w nowym systemie, jest dokładnie taką samą siatką dróg, jaka była nim objęta w starym systemie. Jeśli chodzi o uwagi związane z nieprawidłowościami, to poprosiłbym o przekazanie jakichś szczegółów dotyczących tego, wtedy sprawdzimy to i zweryfikujemy, bo ciężko mi się odnieść do tego w tej chwili, gdy nie wiem, o co dokładnie chodzi. Dziękuję.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Magdalena Rzeczkowska: Dziękujemy bardzo.)*

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, dziękuję państwu.
Proszę uprzejmie, Państwo Senatorowie.
Pani senator Rotnicka. Proszę uprzejmie.

SENATOR
JADWIGA ROTNICKA

Może zapytam. Jestem starej daty, chcę się wybrać np. z Poznania do Warszawy, jest autostrada, jej część jest prywatna, część nie, a część w ogóle jest niepłatna. I teraz tak: nie mam komputera, coś mi się zepsuło, chcę kupić bilet papierowy. Co ja z nim robię? I jak ten bilet wygląda?

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA

Dobrze. Taki bilet papierowy będzie można kupić na stacji benzynowej czy w najbliższym punkcie... Będziemy chcieli, żeby była szeroka ta sieć dystrybucji. Nawet mieliśmy takie pytanie, czy jeżeli Poczta Polska byłaby zainteresowana dystrybucją takich biletów... Jak najbardziej tak, po podpisaniu umowy z szefem KAS. Tak więc liczymy na szeroką sieć dystrybucji tych biletów. Ja przypominam, że te bilety wchodzi w życie 1 grudnia, więc jest jeszcze chwila czasu na organizację tej sieci dystrybucji. Będzie możliwość zakupu biletu. Będzie możliwość zakupu tego biletu wcześniej, nie tylko przed wjazdem na autostradę, ale na 48 godzin przed rozpoczęciem przewozu... Tak? Dobrze mówię?

(Głos z sali: Bez ograniczeń.)

A, nawet bez ograniczeń. Przepraszam. A 48 godzin... Dobrze, eksperci lepiej wiedzą, bo to są takie techniczne sprawy. Ale można wcześniej to zrobić. Jednak... A, już wiem, co chciałam powiedzieć. Będzie można go zwrócić, jeżeliby była chęć... Bo on będzie kupowany na konkretny odcinek drogi, trasy. Jeżeli będzie chęć zrezygnowania z przewozu, będzie można ten bilet zwrócić do momentu deklarowanej daty rozpoczęcia tego przewozu. I wtedy koszt tego biletu będzie zwrócony. Jest on wykupowany na konkretny odcinek, który zamierzałyby pani senator przejechać.

(Senator Jadwiga Rotnicka: A gdyby na ten... Przepraszam bardzo, można?)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Bardzo proszę.

SENATOR
JADWIGA ROTNICKA

A gdybym na tej autostradzie się zorientowała, że chcę wrócić na chwilę do Konina z jakiegoś tam powodu, a potem z powrotem... No, robię więcej kilometrów, ale cały czas jeżdżę po tej samej autostradzie.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Magdalena Rzeczkowska: Dobrze. To ja poproszę pana dyrektora Prarata, żeby opowiedział, jak to wygląda.)

DYREKTOR DEPARTAMENTU
POBORU OPŁAT DROGOWYCH
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
TOMASZ PRARAT

Założenie, jeśli chodzi o uiszczenie opłaty, gdy jeździ się samochodem osobowym, jest takie, że jeśli nastąpi taka sytuacja, że trzeba zjechać z autostrady lub wrócić na autostradę, a nie mamy takiego biletu, to jest możliwość uiszczenia opłaty wstecz. Będą 3 dni na uiszczenie wstecz opłaty za przejechany odcinek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję, Pani Senator.
(Senator Alicja Zając: Może jeszcze ja...) Proszę uprzejmie. Senator Zając.

SENATOR
ALICJA ZAJĄC

Dziękuję.

No, projekt nie został przyjęty entuzjastycznie w Sejmie, bo było tylko 16 głosów więcej za niż przeciw. Stąd wnioskujemy... Bo przyznam się, że nie sprawdziłam stenogramu sejmowego. Czy pani minister mogłaby podać te główne zastrzeżenia, które były zgłaszane w Sejmie? Bo tak jak pani senator Rotnicka powiedziała, dla wielu osób, które jeżdżą autostradami, a są, że tak powiem, starej daty, pewne zmiany tych systemów, te wprowadzane nowości są trudne do przyjęcia i być może te zastrzeżenia padały też w Sejmie. Dziękuję.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Dziękuję serdecznie, Pani Senator.

Powiem szczerze, że właśnie niekoniecznie tego typu zastrzeżenia odnoszące się do tych osób... Były pytania o to, czy osoby, które nie korzystają z rozwiązań elektronicznych, będą miały zapewniony dostęp do tej tradycyjnej formy biletu, jednak ten temat nie był bardziej omawiany. To, co głównie się pojawiało, to była kwestia bezpieczeństwa danych i zakresu danych przetwarzanych przez szefa KAS w związku z tym, że przechodzimy na tę technologię pozycjonowania satelitarnego, czyli tak kolokwialnie mówiąc, kwestia śledzenia kierowców. Chciałabym wyjaśnić, że te dane, które są zbierane, o trasie przejazdu... Bo nie ma już takich typowych bramownic czy szlabanów, są wirtualne bramownice, czyli pewne punkty lokalizacji pojazdu, które są odnotowywane w systemie, i na tej podstawie wiemy, na jakim odcinku ten przejazd był realizowany. W systemie KAS to szef KAS jest przede wszystkim administratorem. Tak więc to są dane, którymi posługuje się nie jakaś niezależna firma zewnętrzna, tylko szef KAS. Jeżeli te dane mają być przetwarzane np. w celu udzielania informacji osobom korzystającym z systemu, to zgodnie ze wszystkimi ustawami dotyczącymi ochrony danych jest specjalna umowa o powierzeniu takich danych, dostępie do nich i ich przetwarzaniu. Takim zewnętrznym podmiotem jest chociażby Inspekcja Transportu Drogowego, która akurat na podstawie przepisów ustawowych, ale taki dostęp do danych będzie miała. Czyli ten dostęp do danych jest realizowany w trybie ochrony przepisami ustawowymi. Przetwarzane i przechowywane są tylko dane dotyczące odcinków dróg płatnych, autostrad i dróg publicznych. Dane nadmiarowe, które dotyczyłyby odcinków niepłatnych, są automatycznie usuwane z systemu. Dodatkowo co 3 miesiące jest dokonywany automatyczny przegląd wszystkich danych w systemie i dane nadmiarowe są usuwane. Również dane rejestracyjne, które przedsiębiorcy wprowadzają, żeby korzystać z systemu, oraz dane nieużywane, bo czasami bywa tak, że ktoś się zarejestruje, a potem do Polski nie wraca czy nie korzysta z systemu, po 36 miesiącach też są usuwane. Ten okres 36 miesięcy jest tak długi dlatego, że chodzi o to, żeby

uniknąć konieczności wielokrotnej rejestracji. Bo może być tak, że ktoś sporadycznie się pojawia, ale żeby nie musiał za każdym razem w ciągu tych 36 miesięcy się rejestrować, te dane są przez taki czas przechowywane. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.
Senatorze, proszę uprzejmie.

**SENATOR
RYSZARD ŚWILSKI**

Pani Minister, proszę powiedzieć, które państwo wprowadziło taki system geolokalizacji pojazdu.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

System geolokalizacji, Panie Senatorze, pojazdów... Rozumiem, że chodzi o osobowe, ponieważ system geolokalizacji pojazdów ciężkich, ciężarowych funkcjonuje i tak naprawdę jest to norma, w kierunku której Unia Europejska będzie zmierzała, na co wskazuje to, jak przepisy unijne do tych spraw się odnoszą. W wypadku nowych systemów jest odejście od systemów winietowych, na pewno odejście od technologii radiowej. Jeśli chodzi o pojazdy osobowe, to Polska będzie pierwszym krajem, który to wdroży.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.
Proszę uprzejmie, kto z państwa senatorów?
Senator Zajęc.

**SENATOR
ALICJA ZAJĄC**

Ja dziękuję bardzo za tę odpowiedź, ponieważ tam był ważny element ochrony danych osobowych. My często mamy interwencje, choćby

w przypadku, jak ostatnio, informacji w spisie powszechnym. No, wielu obywateli Polski ma uwagi co do terminu przechowywania danych – mówię teraz o spisie – tak że ten termin wydaje się rozsądny. Nie jest to termin wieloletni, tylko kilkunastomiesięczny czy kilkudziesięciomiesięczny, więc być może te dane będą dobrze strzeżone i we właściwym celu wykorzystane, a wszyscy uważamy, że tak powinno być. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję, Pani Senator.
Proszę bardzo, czy ktoś z senatorów...
Pan senator Świlski. Proszę uprzejmie.

SENATOR
RYSZARD ŚWILSKI

W związku z tym, że mamy być pionierem w tych rozwiązaniach, proszę powiedzieć, w jakiej fazie testów państwo jesteście, jeżeli chodzi o ten system.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Magdalena Rzeczkowska: Dziękuję za to pytanie, Panie Senatorze. Bardzo proszę, Panie Ministrze. Pana ministra Przemka Kocha, pełnomocnika ministra finansów do spraw informatyzacji, poproszę o odpowiedź.)

PEŁNOMOCNIK MINISTRA FINANSÓW
DO SPRAW INFORMATYZACJI
PRZEMYSŁAW KOCH

Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o etap testów całego systemu e-TOLL, to w chwili obecnej jesteśmy na ostatnim etapie testów dla pierwszej fazy tego projektu, czyli fazy, w ramach której uruchomimy system e-TOLL dla poboru opłat od pojazdów ciężkich, a więc w zakresie funkcjonalnym, w jakim ten system zastąpi dzisiaj wykorzystywany system viaTOLL. W chwili obecnej kończymy testy funkcjonalne. Jesteśmy po przeprowadzeniu testów audytu bezpieczeństwa i w trakcie testów wydajnościowych. Szykujemy się do uruchomienia tego systemu w tej fazie w pierwszej

połowie czerwca 2021 r., kiedy to system e-TOLL zacznie funkcjonować jako jeden z 2 systemów do poboru opłat drogowych od pojazdów ciężkich, czyli od pojazdów o masie powyżej 3,5 t. I w tym momencie będą 2 systemy, działające równolegle i to będzie okres przejściowy, w którym przewoźnicy, kierowcy będą mogli wybrać dla siebie dogodny moment przejścia ze starego systemu do nowego systemu. Dzisiaj omawiany akt prawny dotyczy objęcia tym systemem poboru opłat pojazdów lekkich. Tu mówimy o dacie 1 grudnia 2021 r. i tutaj jesteśmy na razie na etapie przygotowania oprogramowania i jeszcze przed etapem rozpoczęcia testów. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI

Dziękuję bardzo.
Państwo senatorowie w sali lub zdalnie uczestniczący w posiedzeniu komisji mają jakieś pytania?

Skoro nie ma...
(Brak nagrania)

PREZES ZRZESZENIA
MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓŹNIKÓW
DROGOWYCH W POLSCE
JAN BUCZEK

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
(Przewodniczący Jan Hamerski: Proszę się przedstawić.)

Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowna Pani Minister!

Ja nazywam się Jan Buczek i reprezentuję największą, najstarszą organizację zrzeszającą przewoźników międzynarodowych: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. W naszym kraju jest kilkadziesiąt lokalnych, jakichś lokalnie funkcjonujących organizacji i 24 takie organizacje są również członkami naszej organizacji, tak że mamy pełen mandat do tego, żeby wypowiadać się w interesie szeroko pojętej branży transportowej, i właśnie tak czynimy od lat.

Dziś rozmawiamy o nowym systemie poboru opłat za korzystanie z dróg krajowych i autostrad. Dziś z ust pani minister słyszeliśmy czy nawet pan przewodniczący wspomniał w którymś

podsumowaniu, że tamten system trzeba było oczywiście zamknąć ze względu na to, że jest archaiczny. Chcę tylko państwu wyjaśnić albo poinformować państwa, że taki system jak ten nasz stary w wielu państwach europejskich, i nie tylko, funkcjonuje kilkadziesiąt lat, już pewnie ok. 40 lat w niektórych państwach: we Francji, we Włoszech. Takie systemy funkcjonują również równoległe z tym systemem nowocześniejszym, o którym pani minister mówiła, opartym na lokalizacji satelitarnej, geolokalizacji. Chcę powiedzieć, że z naszego punktu widzenia żadna argumentacja ze strony naszego rządu nie wytrzymuje próby oceny biznesowej. Żaden model biznesowy, żaden szanujący się biznesmen po 10 latach, a nawet, szczerze powiedziawszy, po krótszym okresie... Bo już na początku tamtej kadencji dowiedzieliśmy się, że nasze państwo zamierza zmienić tamten funkcjonujący, jeszcze niedotarty system. Tak się składa, że my akurat pracowaliśmy przy tworzeniu tamtego systemu, bo powierzono nam dosyć ważne zadanie, a mianowicie stworzenie systemu obsługi klientów. Obsługiwaliśmy ponad 200 punktów w kraju, w związku z czym poznaliśmy ten system od podstaw i uczestniczyliśmy przez wiele lat w jego korygowaniu, w naprawianiu błędów. Zatem tę wiedzę mamy naprawdę bardzo głęboką i próbujemy nią się dzielić na każdym etapie dyskusji o tym nowym systemie z twórcami tego nowego systemu, jednakże bezskutecznie. KAS przejęła ten system, tak jak pani minister wspomniła, w ubiegłym roku i my już jesienią w zasadzie całą paletę swoich uwag, spostrzeżeń w dobrej wierze, bo jesteśmy państwowcami jak mało kto... Wnieśliśmy te informacje, z których, szczerze mówiąc, nie skorzystano, gdyż model, jaki twórcy tego systemu sobie założyli, w zasadzie był na tyle hermetyczny, że tych naszych spostrzeżeń, uwag nie uwzględniano. Nie uwzględniano ich wówczas i nie uwzględniono na ostatnich etapach. Nawet wczoraj mieliśmy spotkanie grupy roboczej, mamy teraz dosyć często spotkania w systemie online z Krajową Administracją Skarbową, podczas których dyskutujemy na temat budowy, tworzenia tego systemu. Dochodzą nowi koledzy, więc powtarzają dokładnie te same argumenty i te same kwestie, które my podnosiliśmy już jesienią, ale odpowiedzi zawsze są wymijające. Nie rozumiemy, dlaczego tak jest i czemu w ogóle służą tego typu konsultacje, skoro z tych konsultacji

twórcy w zasadzie niewiele czerpią, ale również nie udzielają nam racjonalnych odpowiedzi, dlaczego właśnie takie, a nie inne rozwiązanie jest na tym etapie właściwe.

Chcę powiedzieć jasno, że my, zachęceni w którymś momencie do udziału w przetargu na obsługę systemu, się wycofaliśmy z tego przetargu, ponieważ dostrzeżliśmy w tym systemie wiele zagrożeń przede wszystkim dla samego uczestnika, dla przewoźnika, nie tyle dla partnera biznesowego, chociaż w odniesieniu do niego też było bardzo dużo kwestii niejasnych, niedoprecyzowanych i w związku z tym obarczonych ogromnym ryzykiem finansowym, również i wizerunkowym. W związku z tym patrzmy przede wszystkim na interes użytkownika, na interes branży, ale również w kontekście interesów całego państwa. I generalnie rzecz biorąc, jesteśmy za systemem, za wdrożeniem tego systemu geolokalizacyjnego, jednakże nie zgadzamy się z kilkoma elementami.

Pierwszy z nich. Jak już państwo zauważyliście, podstawowym kanałem, jak to określono, jest kanał oparty na systemach GSM, czyli sieci komórkowej. My uważamy, że jest to bardzo dobry kierunek, ale dla użytkowników indywidualnych, którzy okazjonalnie z takich dróg chcą korzystać. Powiedzmy, jedzie ktoś z przyczepą kempingową nad morze, to po co ma rejestrować się w systemie, zaopatrywać się w jakiś być może dla kogoś trudny w obsłudze On Board Unit, czyli tę skrzynkę pokładową? Może sobie zarejestrować się do systemu, a osoba jadąca z boku może czuć, czy ten system pracuje, czy nie pracuje, jak fajnie to się odbywa. Jak to jest, nie wiem, bo nie miałem okazji testować tej aplikacji. Jeżeli chodzi o transport zawodowy, profesjonalny, a jeszcze mamy tu na myśli autokary przewożące ludzi i samochody 40-tonowe, w wypadku których jakakolwiek niedbałość, jakiegokolwiek uchybienie trosce o bezpieczeństwo na drodze kończy się katastrofą drogową... W związku z tym nasi kierowcy dostają od przedsiębiorców najprostsze telefony, najlepszy jest chyba model 1052, to taki model najbardziej poszukiwany i popularny, który praktycznie rzecz biorąc, nie ma dużego displaya, nie można w nim niczego poszukać, można odebrać rozmowę i przekazać jakąś informację do dyspozytora i kropka. A twórca tego systemu jakby z założenia... I to się przejawiało podczas tych naszych wielu...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Prezesie, przepraszam, że wchodzę w słowo, ale...)

Panie Przewodniczący...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Uszanowałem to, że pan...)

...rozumiem. Już kończę.

(Przewodniczący Jan Hamerski: ...się pofatygowałem na posiedzenie komisji. Będę musiał ograniczać czas tym, którzy...)

Przepraszam bardzo.

(Przewodniczący Jan Hamerski: ...zdaleń będą chcieli zabrać głos.)

To w takim razie...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Bardzo bym prosił...)

W takim razie... Rozumiem, już się biorę w garść w tej sytuacji.

Komisja Europejska w 1999 r. wydała dyrektywę, która zobowiązuje twórcę systemu pobierania opłat do udostępnienia co najmniej jednego elementu użytkownikom, czyli w naszym przypadku rozumie się przez to urządzenie bezobsługowe, które nie angażuje uwagi kierowcy, a więc On Board Unit. I o takie urządzenie się zwracamy. Kłopot w tym, że takich urządzeń na rynku nie ma i nie ma najmniejszej szansy, żeby w najbliższym czasie były, bo na ich wyprodukowanie trzeba wielu, wielu miesięcy.

My uważamy również, że propozycja zapłaty za pokonanie odcinka po 3 dniach jest dla nas nie do zaakceptowania, bo my nie śledzimy kierowców, nie jesteśmy w stanie śledzić, czy to urządzenie funkcjonowało właściwie, czy nie. Opowiadamy się za wysłaniem nam noty obciążającej, tak jak to jest w wielu innych państwach, a wtedy my to zapłacimy bez żadnych kar. A twórcy systemu zakładają utworzenie ogromnego oddziału, 400-osobowego, jak słyszałem, który będzie rozpatrywał skargi i wnioski, ale najpierw trzeba będzie zapłacić karę, a później miesiącami się odwoływać. To jest moim zdaniem w ogóle bez sensu kierunek w dzisiejszych czasach.

I kolejna, już ostatnia, bardzo istotna sprawa to jest to, że zupełnie nie do zrozumienia jest określanie takiej daty wdrożenia, skoro my dzisiaj jesteśmy na etapie wypracowania koncepcji tego systemu. On ponoć jest. Nie wiemy, jak to będzie funkcjonowało, ale te nasze argumenty nie są przyjmowane. W związku z tym podczas tych spotkań myślimy tak, jak kiedyś myśleliśmy na starcie tworzenia systemu, czyli przed nami

jest jeszcze wiele, wiele miesięcy pracy, żeby ten system stworzyć. Uważamy, że najpierw powinien być stworzony system, sprawdzony, podany wszelkim audytom i dopiero wówczas, po uwzględnieniu tego 3-miesięcznego okresu na dostosowanie, powinien być ogłoszony termin wdrożenia. Wtedy będzie czysto, będzie przejrzyste, będzie zrozumiałe i po partnersku. Dziś uważamy, że jesteśmy ofiarami potencjalnych pułapek, które będą się pojawiały...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję...)

...w trakcie jego eksploatacji. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY JAN HAMERSKI

Dziękuję, Panie Prezesie.

Myślę, że pańskie wystąpienie, dość obszernie, w jakiś sposób będzie konsumowało pozostałe wystąpienia. Chcę powiedzieć, że zamykam, że tak powiem, listę mówców. W tej chwili są na niej jeszcze pan prezes...

(Głos z sali: To ja nie mogę.)

...Wroński ze Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” i pan Piotr Litwiński, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panowie, w kolejności. Najpierw pan Wroński. Bardzo proszę o 3-minutowe wystąpienie z konkretnymi wnioskami.

Proszę uprzejmie.

PREZES ZWIĄZKU PRACODAWCÓW „TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA” MACIEJ WROŃSKI

Panie Przewodniczący! Pani Minister! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Nie należymy do ZMPD. Jesteśmy organizacją pracodawców, która reprezentuje pracodawców zatrudniających 40 tysięcy pracowników, więc myślę, że nasz głos w tej debacie też jest potrzebny.

Chciałbym podziękować pani minister i potwierdzić, że rzeczywiście konsultacje były. Te konsultacje odbywają się średnio co kilka tygodni. I to bardzo pozytywnie odróżnia resort finansów od innych resortów, tak że mój szacunek i moje podziękowanie. Inną sprawą jest,

że z tych konsultacji bardzo niewiele wynika, ponieważ, jak się wydaje, te decyzje zapadają po prostu, generalnie rzecz biorąc, gdzie indziej albo przynajmniej nie na tym szczeblu w Ministerstwie Finansów i te nasze obrady się odbywają troszeczkę na zasadzie: gadał dziad do obrazu, a obraz do niego ani razu.

Ale żeby zmieścić się w tym limicie wyznaczonym przez pana przewodniczącego, chciałbym zwrócić uwagę na 2 sprawy.

Przede wszystkim każdy system musi zawierać określone formy płatności oraz określone formy sposobów rejestracji i naliczania opłaty za przebytą drogę. Niestety, wszystko wskazuje na to, że, po pierwsze, z chwilą uruchomienia tego systemu nie będziemy mieli wszystkich form płatności, jakich po prostu używamy na drogach europejskich, będziemy w tym zakresie bardzo ograniczeni, a po drugie, będziemy pozbawieni możliwości wyboru urządzenia, za pomocą którego będziemy chcieli to rejestrować. Co gorsza, zapowiada się, że administracja rządowa nie jest w stanie, przynajmniej na tym etapie i w tym projekcie, zapewnić nam pewnej uczciwości rynkowej. No bo mówi się tak: słuchajcie, możecie korzystać z jakichkolwiek urządzeń chcecie, ale tych, które zapewni wam rynek. W tej chwili na rynku nie ma OBU, nie ma urządzeń, o których mówił mój kolega Jan Buczek. A wszystko na to wskazuje, że będzie prawdopodobnie tylko jedna firma, która zdominuje i zmonopolizuje rynek, będzie w stanie dostarczyć tych urządzeń 200 tysięcy, mówi się, że 300 tysięcy na 1 milion użytkowników. W związku z tym podejrzewam, że koszty, jakie będziemy zmuszeni ponieść w związku z zarówno zakupem tego urządzenia, jak i transmisją danych, będą odbiegały znacząco od tego, co mógłby zapewnić rynek. Niestety, w ustawie zapomniano o mechanizmach, które spowodowałyby po prostu kontrolę ze strony państwa cen OBU, cen transmisji danych. Zapomniano także zabezpieczyć to tak, żeby nie było tak, że będzie jakiś monopolista czy podmiot dominujący, który na bazie systemu państwowego będzie po prostu od nas, z naszej branży wyciągał pieniądze. Przerzucono praktycznie całą odpowiedzialność za funkcjonowanie systemu, a przynajmniej tej części, z której my na co dzień korzystamy, na rynek oraz na nas samych. Jeżeli urządzenie się zepsuje, administracja skarbową powie: umywamy ręce, to nie nasze urządzenie, idźcie do dostawcy rynkowego albo ewentualnie

go zmieńcie. Wydaje nam się, że takie rozwiązania nie są prawidłowe.

W tle oczywiście pojawia się zaproponowane wczoraj przez panią minister pewne zwolnienie z podatku dochodowego rekompensujące koszt zakupu tych urządzeń na rynku i koszty transmisji danych. Ale, po pierwsze, zaproponowane kwoty, czyli 500 zł, są śmieszne i w ogóle nie są adekwatne do tych kosztów, jakie będziemy w ciągu roku ponosili w związku z koniecznością zapłaty za przejazd po drogach. Po drugie, nie widzimy powodów, żeby w efekcie działalności w sumie rynkowej bogaciły się podmioty, i to niekoniecznie polskie, a może nawet i niekoniecznie unijne... To jest tak, wyobraźcie sobie państwo, jak z tym, że wszyscy musimy płacić podatek dochodowy. Ale jak by to było, gdyby Krajowa Administracja Skarbowa powiedziała: okej, ale zapłacicie ten podatek dochodowy w ten sposób, że będziecie do tego używali urządzeń, transmisji danych, które rynek ma wam zapewnić. Po prostu niezbyt komfortowo czuliśmy się w tym wypadku.

Dlatego z mojej strony jest apel do państwa, żebyście rozważyli jako senatorowie wprowadzenie następujących poprawek.

Przede wszystkim chodzi o przedłużenie tego okresu przejściowego co najmniej o 6 miesięcy, przedłużenie do czasu, aż będzie zabezpieczone przez administrację skarbową zaopatrzenie we wszystkie urządzenia, we wszystkie możliwe formy płatności, w tym także użycie kart flotowych.

Po drugie, wydaje nam się, że podczas budowy tego systemu ze względu na konsekwencje, ze względu na to, że może on działać nieprawidłowo w początkowym okresie... Prosiłbym o rozważenie możliwości wprowadzenia takich poprawek, które by jak gdyby umarzały postępowanie w sprawie nałożenia kary administracyjnej za nieopłacenie nie na 3 dni, tylko na okres do momentu, kiedy przewoźnik dowie się o tym, że nie zapłacił albo po prostu jakieś urządzenie, telefon komórkowy nie zarejestrowało naliczenia opłaty, tak żeby miał możliwość wniesienia tej opłaty, uzupełnienia jej i w tym momencie postępowanie w sprawie nałożenia kary było umorzone.

No i trzecia propozycja. Szanowni Państwo, rozważcie możliwość w ogóle odroczenia wejścia w życie tego systemu do czasu, aż administracja będzie gotowa, aż ukończone zostaną wszystkie

testy funkcjonalności, aż zabezpieczone zostaną dostawy usług w tym zakresie, w zakresie zarówno form płatności, jak i urzędzeń, możliwość odroczenia wejścia w życie tego systemu o rok.

A przy okazji postulat de lege ferenda...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Prezesie...)

...do rządu o rozważenie w tym momencie uruchomienia systemu pomostowego, tak żeby Krajowy Fundusz Drogowy nie był stratny, np. papierowych winiet na okres pół roku lub roku. Jest to możliwe do realizacji. Są spółki, które mają znaczenie strategiczne...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję...)

...takie jak chociażby Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych albo inne, jest polski przemysł radiotechniczny, który mógłby zabezpieczyć produkcję OBU...

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

(Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński: Rozumiem, że wyczerpałem czas, tak?)

No, zgłosił pan swoje uwagi, wysłuchaliśmy ich. Dziękuję serdecznie.

(Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński: No, nie wszystkie, ale w takim razie oczywiście dziękuję za to, że chociażby...)

Został jeszcze pan Litwiński, przewodniczący Litwiński. Panie Przewodniczący, 3 minuty...

(Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński: Jestem. Czy mnie słyhać?)

Tak, słyhać. 3 minuty. Proszę uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY
OGÓLNOPOLSKIEGO ZWIĄZKU
PRACODAWCÓW
TRANSPORTU DROGOWEGO
PIOTR LITWIŃSKI**

Dzień dobry.

Postaram się mówić krócej, bo nie będę powtarzał tego, co już koledzy powiedzieli.

No, chodzi o zapewnienie OBU, wydłużenie tego okresu przejściowego do momentu, aż będzie swobodny dostęp do OBU, bo kierowca za kierownicą to nie jest urzędnik, on ma nie

grzebać w tabletach czy w telefonach, on ma obserwować drogę, żeby nie doprowadzić do katastrofy. To po pierwsze.

Po drugie... Ten okres przejściowy powinien być wydłużony, i to znacznie. Ja tylko przypominę, że w Niemczech, jak wprowadzali system i jak zobaczyli, co się dzieje, to się wycofali z systemu i 2 lata go wprowadzali. A tu nagle u nas są takie orły, że potrafią za parę miesięcy go wprowadzić.

Pani minister Rzeczkowska mija się z prawdą. Do konsultacji to się wzięliśmy dopiero od miesiąca, kiedy już był nóż na gardle.

(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący, nie wiem, kto się mija z prawdą, bo przed chwileczką pan prezes mówił co innego, a pan mówi co innego. Bardzo bym prosił o kwintesencję tej wypowiedzi.)

Dobra. Do tych punktów, które koledzy zgłosili, ja mam jeszcze 2 punkty.

Pierwszy: odstępianie od podwyżki opłat drogowych o współczynnik inflacji co roku, bo to nie odzwierciedla kosztów tego przedsięwzięcia.

I jeszcze jeden punkt: biorąc pod uwagę ekologię, należy zróżnicować opłaty za pojazdy o emisji spalin Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6 i bezemisyjne, tak żeby te opłaty były zróżnicowane, jak to jest w całej Europie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, za dyscyplinę wypowiedzi.

Pani Minister, dosłownie dwa zdania.

**SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE FINANSÓW
MAGDALENA RZECZKOWSKA**

Zaplanowałam więcej, Panie Przewodniczący, ale dobrze.

Przede wszystkim odniosę się do kwestii OBU, do kwestii podnoszonej przede wszystkim przez państwa przedstawicieli branży, kwestii zapewnienia urzędzeń do poboru opłaty przez szefa KAS. Tak jak powiedziałam, przyjęto inny model, model rynkowy, model otwarty. Obecnie jest dopuszczonych kilku operatorów – bo to szef KAS ocenia, czy operator OBU, ZSL spełnia warunki integracji z naszym systemem – a więc 8 operatorów OBU, kilku operatorów

ZSL. W sumie 20 się zgłosiło do oceny. Jeszcze trzeba pamiętać, że oprócz tego pracujemy nad umowami z operatorami EETS – to są międzynarodowe usługi poboru opłaty elektronicznej – którzy też będą chcieli wejść na polski rynek i wesprzeć nas, jakby zaoferować usługi dla przewoźników, szczególnie w tym transporcie międzynarodowym, w którym będzie można z tych urządzeń i z tych rozwiązań korzystać. Przepisy unijne mówią o tym, że państwa członkowskie zapewniają odpowiednie urządzenia w punktach wnoszenia opłat i że rozwiązania dotyczące poboru opłat za przejazd mają nie powodować nieuzasadnionych utrudnień natury finansowej lub innej dla użytkowników, że państwo zapewnia wszystkim użytkownikom dostęp do właściwych urządzeń spełniających wymogi dyrektywy zgodnie z rozsądnymi warunkami administracyjnymi i ekonomicznymi. Tak że te przepisy nie przesądzają, jaki model tych urządzeń ma być dostępny.

Obecnie przedsiębiorcy w Polsce już korzystają z systemu geolokalizacyjnego – oczywiście to jest pewien promil czy procent przewoźników – mianowicie chodzi o system SENT, system monitorowania drogowego przewozu towarów oparty na rozwiązaniach geolokalizacyjnych, i 50% użytkowników korzysta z aplikacji, takiej jak proponowana dla systemu e-TOLL, a 50% z ZSL, czyli zintegrowanych systemów logistycznych.

Podnoszona jest też przez państwa kwestia notyfikacji o płatności za przejazd. Ja tylko przypomnę, że w tym systemie zasadniczo funkcjonują 2 systemy opłaty. Jeden to przedpłata. I w ramach systemu przedpłaty jest ten przepis, który mówi, że jeżeli zabraknie pieniędzy, jest nieuregulowana przedpłata, nie jest uregulowana opłata, to użytkownik drogi ma 3 dni na wniesienie opłaty za dokonany przejazd. W systemie post-pay z zabezpieczeniem w momencie niedokonania opłaty jest wysyłany komunikat, informacja o tym, że należy tę opłatę wnieść, czyli jest ten element informacji o tym, że ta opłata nie została rozliczona.

Co do dostępności form płatności to jest podpisana umowa dotycząca usług operatorów kart flotowych. Dodatkowo są zmiany w tej ustawie, które otwierają jakby te możliwości. No i przypominam o usłudze EETS, nad którą też pracujemy.

Co do monopolu jednej firmy i jakichś ryzyk zwiększania tej ceny przypomnę, że 8 dostawców już jest jakby dopuszczonych, będą kolejni.

Oczywiście w naszym kraju obowiązują przepisy zapewniające równą, uczciwą konkurencję, antymonopolowe, działa UOKiK i my tę sytuację na pewno będziemy monitorować. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Minister.

Czy panowie senatorowie mają jeszcze jakieś uwagi?

Skoro nie, to finalizujemy posiedzenie komisji.

Szanowni Państwo, ja chciałbym złożyć wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Głos z sali: Głosujemy?)

(Głos z sali: Nie.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**SENATOR
RYSZARD ŚWILSKI**

Wniosek przeciwny, wniosek o odrzucenie ustawy w całości.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Senator Ryszard Świlski: O odrzuceniu.)

O odrzuceniu w całości?

(Senator Ryszard Świlski: Tak, w całości.)

Proszę bardzo, głosujemy nad wnioskiem o odrzucenie w całości proponowanej ustawy.

Kto jest za?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 4 głosy na sali za.)

Kto jest... A, dobrze, zaczekamy jeszcze.

Zdalne już macie?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Kto jest przeciw?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 2 głosy przeciw.)

Czekamy...

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury Emil Tomala: 4 głosy za, 4 głosy przeciw, nikt się nie wstrzymał.)

W takim układzie teraz wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto jest za?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury
Emil Tomala: 2 głosy za.)

Kto jest przeciw?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury
Emil Tomala: 4 głosy przeciw.)

Kto się wstrzymał?

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury
Emil Tomala: Nikt.)

(Rozmowy na sali)

(Starszy Sekretarz Komisji Infrastruktury
Emil Tomala: 4 głosy za, 4 przeciw, nikt się nie wstrzymał.)

Czyli nie mamy rozstrzygnięcia.

Proszę.

GŁÓWNY LEGISLATOR
W BIURZE LEGISLACYJNYM
W KANCELARII SENATU
MACIEJ TELEC

W tej sytuacji, ponieważ zostały zgłoszone 2 wnioski, wniosek o odrzucenie i wniosek

o przyjęcie, komisja nie zajęła stanowiska wobec ustawy, a w jej sprawozdaniu znajdą się oba te wnioski.

**PRZEWODNICZĄCY
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, sprawozdawcą kto... Nie ma chętnych?

(Głos z sali: No jak?)

(Senator Alicja Zajac: Przewodniczący.)

(Głos z sali: Rysiek jest...)

(Senator Ryszard Świliński: Nie, niech pan przewodniczący będzie sprawozdawcą.)

Tak?

(Głosy z sali: Tak.)

Dobrze.

Zamykam posiedzenie.

Przypominam członkom komisji, że mamy posiedzenie o wpół do trzeciej w sali plenarnej.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 27)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy