



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-4-23

**Druk nr 3010**  
Warszawa, 3 lutego 2023 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

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

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>1) 2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, 1768, 1783 i 2185) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) pkt 42 otrzymuje brzmienie:

„42) obszar EETS – drogę, sieć dróg, most, tunel lub przeprawę promową na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na których opłaty za przejazd pobiera się za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat wykorzystującego co najmniej jedną z następujących technologii:

- a) pozycjonowanie satelitarne,
- b) łączność ruchomą,
- c) technologię mikrofalową 5,8 GHz,
- d) naliczanie opłat w oparciu o automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdów;”

b) po pkt 42 dodaje się pkt 42a w brzmieniu:

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa:

- 1) w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1);
- 2) służy stosowaniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2020, str. 41);
- 3) służy stosowaniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylecia decyzji 2009/750/WE (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2020, str. 49) .

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej oraz ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.

„42a) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS – podmiot pobierający opłaty za korzystanie z dróg publicznych na obszarze EETS znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

c) pkt 43 otrzymuje brzmienie:

„43) dostawca EETS – podmiot świadczący usługę EETS;”;

d) po pkt 43 dodaje się pkt 43a w brzmieniu:

„43a) umowa dotycząca obszaru EETS – umowę zawieraną między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na danym obszarze EETS, na podstawie której dostawca EETS jest uprawniony do świadczenia usługi EETS na tym obszarze;”;

e) po pkt 44 dodaje się pkt 44a–44d w brzmieniu:

„44a) składniki interoperacyjności EETS – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które są przeznaczone do włączenia do usługi EETS, od których pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność tej usługi, w tym urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat i oprogramowanie;

44b) przydatność do stosowania w EETS – zdolność składnika interoperacyjności EETS do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego używania po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z usługą EETS w powiązaniu z systemem elektronicznego poboru opłat podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS;

44c) upoważniony przedstawiciel – przedstawiciela w rozumieniu art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854);

44d) usługa poboru opłat – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg publicznych wypełnienie obowiązku uiszczenia opłat na obszarze EETS na podstawie jednej umowy, obejmującej:

a) zagwarantowanie, że podmiot pobierający opłaty otrzymuje opłaty, które są należne od korzystających z dróg publicznych,

b) umożliwianie wnoszenia opłat za pomocą powszechnie dostępnych usług płatniczych w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2360 i 2640),

- c) zapewnianie obsługi korzystających z dróg publicznych obowiązanych do wnoszenia opłat za przejazdy po obszarze EETS,
  - d) wdrażanie i stosowanie polityk, o których mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679, w celu ochrony przetwarzanych danych osobowych,
  - e) możliwość dostarczania użytkownikowi drogi urządzenia na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, jeśli jest ono wymagane w tym systemie;”
- f) w pkt 45 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 46–49 w brzmieniu:
- „46) Krajowy Punkt Kontaktowy – Krajowy Punkt Kontaktowy, o którym mowa w art. 80k ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
  - 47) elektroniczna opłata autostradowa – opłatę za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707);
  - 48) wezwanie do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej – wezwanie, o którym mowa w art. 37ge ust. 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
  - 49) sprzeciw od autostradowej opłaty dodatkowej – sprzeciw, o którym mowa w art. 37gf ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”;
- 2) w art. 13haa w ust. 2 w pkt 5 wyrazy „art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.<sup>3)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 856)” zastępuje się wyrazami „art. 31 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45, z późn. zm.<sup>4)</sup>), zwanej dalej „dyrektywą 2019/520””;
- 3) w art. 13i:

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109.

<sup>4)</sup> Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1.

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzane systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:

- 1) pozycjonowanie satelitarne;
- 2) łączność ruchomą;
- 3) technologię mikrofalową 5,8 GHz.”

b) w ust. 1b dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Użytkownicy EETS korzystają z opłat abonamentowych lub zryczałtowanych na tych samych zasadach jak inni korzystający z dróg publicznych.”

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

„1c. Dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek.

1d. Usługę poboru opłat na obszarze EETS może świadczyć również podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez działającego w jego imieniu i na jego rzecz głównego dostawcę usługi, do którego należy w szczególności zawieranie umów z korzystającymi z dróg, zwanego dalej „głównym dostawcą”.”

d) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS na zasadach określonych w ustawie oraz przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.

3. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS z wykorzystaniem technologii wymienionych w ust. 1 zapewniają warunki do pozyskania urządzeń na potrzeby pobierania tych opłat do instalacji lub przewożenia w pojazdach.”

e) po ust. 3 dodaje się ust. 3<sup>1</sup> i 3<sup>2</sup> w brzmieniu:

„3<sup>1</sup>. Przez urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat rozumie się pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania wykorzystywanych do poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, zainstalowany w pojeździe lub w nim przewożony, służący do

gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania i przesyłania danych.

3<sup>2</sup>. Urządzenia na potrzeby pobierania opłat w systemie elektronicznego poboru opłat wykorzystującym technologię pozycjonowania satelitarnego wprowadzane do obrotu powinny być zdolne do współpracy z usługami pozycjonowania satelitarnego zapewnianymi przez:

- 1) system GALILEO w rozumieniu art. 2 lit. g umowy w sprawie promowania, użytkowania i świadczenia usług systemów nawigacji satelitarnej GALILEO i GPS oraz powiązanych z nimi aplikacji, sporządzonej w Dromoland Castle w dniu 26 czerwca 2004 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 328 i 329), oraz
  - 2) system EGNOS w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającego Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz. Urz. UE L 170 z 12.05.2021, str. 69).”,
- f) w ust. 3a w zdaniu drugim po wyrazach „urządzenia pokładowe” dodaje się wyrazy „instalowane w pojazdach”,
- g) ust. 4aa i 4ab otrzymują brzmienie:

„4aa. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie mobilne albo urządzenie pokładowe, w tym urządzenie pokładowe, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest obowiązany zapewnić działanie tego urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w ust. 3d, albo urządzenia pokładowego.

4ab. Kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu, w przypadku gdy:

- 1) właściciel pojazdu albo
- 2) posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo
- 3) użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– zwany dalej „właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”, albo użytkownik EETS, nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo

urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie danych geolokalizacyjnych, albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, spełniające wymagania określone w art. 16o ust. 1 pkt 2. ”,

h) ust. 4b i 4c otrzymują brzmienie:

„4b. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.

4c. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani wyposażyć pojazd samochodowy w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, i zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych z tego urządzenia, przez okres przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.”,

i) po ust. 4c dodaje się ust. 4d i 4ew brzmieniu:

„4d. Użytkownik EETS jest obowiązany zapewnić, że urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest używane podczas przejazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia udostępnioną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS.

4e. W przypadku gdy w pojeździe jest zainstalowane lub przewożone jednocześnie urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, oraz co najmniej jedno inne urządzenie na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, użytkownik EETS, wykonując przejazd po obszarze EETS, jest obowiązany zapewnić działanie urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, za pomocą którego jest możliwe uiszczenie opłat na tym obszarze EETS.”;

4) w art. 13j:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) systemów elektronicznego poboru opłat, w których nie stosuje się urządzeń na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>;”;

b) dodaje się ust. 4:

„4. W celu zapewnienia komunikacji urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, z podzespołami sprzętowymi i oprogramowaniem znajdującym się w pojeździe, jest dopuszczalne wykorzystywanie technologii innych

niż wymienione w art. 13i ust. 1, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania pojazdu i przetwarzania danych oraz odpowiedniej jakości usług świadczonych za pomocą tego urządzenia.”;

5) po art. 13j dodaje się art. 13ja w brzmieniu:

„Art. 13ja. 1. Podmiot świadczący usługi poboru opłat, w tym również podmiot pobierający opłaty, który świadczy usługę poboru opłat bezpośrednio, oraz główny dostawca:

- 1) nie może pokrywać kosztów świadczenia usługi poboru opłat przychodami pochodzącymi z innego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne);
- 2) jest obowiązany:
  - a) prowadzić ewidencję księgową w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat odrębnie od innych rodzajów działalności,
  - b) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące świadczenia usługi poboru opłat, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

2. Podmiot świadczący usługę poboru opłat prowadzący jednocześnie inne rodzaje działalności, który w związku z prowadzeniem tych działalności jest obowiązany do sporządzania sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje sprawozdania finansowe dla usługi poboru opłat odrębnie od innych rodzajów prowadzonej działalności, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach.

3. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”;

6) w art. 13k:

a) po ust. 2d dodaje się ust. 2e i 2f w brzmieniu:

„2e. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4d lub 4e, skutkujące nieuiszczeniem opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną wysokości:

- 1) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) 1500 zł – w pozostałych przypadkach.



2f. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w art. 16lb ust. 1, skutkujące:

- 1) nieuiszczeniem opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną wysokości:
  - a) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,
  - b) 1500 zł – w pozostałych przypadkach;
- 2) uiszczeniem opłaty elektronicznej w niepełnej wysokości, wymierza się karę pieniężną wysokości:
  - a) 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,
  - b) 750 zł – w pozostałych przypadkach.”,
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2d, wymierza się:

  - 1) właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu, albo
  - 2) korzystającemu z drogi – w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19, albo
  - 3) użytkownikowi EETS – w przypadku gdy pojazd objęty jest umową, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2

– z zastrzeżeniem art. 13mf ust. 1.”,
- c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2e i 2f, wymierza się użytkownikowi EETS.”,
- d) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ust. 4 i 5a, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2f, dotyczące danego pojazdu samochodowego,”,
- e) w ust. 8 wyrazy „Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2e”,
- f) w ust. 9 wyrazy „ust. 1–2d” zastępuje się wyrazami „ust. 1–2f”;
- 7) w art. 13m i art. 13n wyrazy „art. 13k ust. 1–2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust. 1–2f”;
- 8) po art. 13m dodaje się art. 13ma–13mg w brzmieniu:

„Art. 13ma. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii

Europejskiej oraz z krajowymi organami uprawnionymi – w zakresie danych dotyczących:

- 1) właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdów naruszających:
  - a) obowiązki związane z poborem opłaty elektronicznej, za które ustawa przewiduje kary pieniężne wymienione w art. 13k ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2f, zwane dalej „naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej”,
  - b) obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej, zwany dalej „naruszeniem obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”,
  - c) obowiązek uiszczenia opłaty drogowej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej,
- 2) pojazdów, w przypadku których stwierdzono przejazd z naruszeniem obowiązków, o których mowa w pkt 1  
– zwaną dalej „transgraniczną wymianą informacji”.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, transgranicznej wymianie informacji podlegają ponadto dane użytkowników pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

3. Przez naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty drogowej, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, rozumie się naruszenie przez korzystającego z drogi obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogą, tunelem, mostem lub przeprawą promową, znajdującymi się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, za które prawo obowiązujące w tym państwie przewiduje sankcję niezależnie od jej charakteru.

4. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje transgraniczną wymianę informacji przez realizację zadań określonych w art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w tym przepisie.

5. Budowa, wdrażanie i utrzymanie rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego są finansowane z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 13mb. 1. Krajowymi podmiotami uprawnionymi w zakresie transgranicznej wymiany informacji są:

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego – w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;

2) Szef KAS – w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia elektronicznej opłaty autostradowej.

2. Krajowe podmioty uprawnione:

- 1) składają zapytania o udzielenie informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 2, zwane dalej „zapytaniami krajowymi”, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego przy użyciu urządzeń teletransmisji danych;
- 2) udostępniają uzyskane informacje, odpowiednio:
  - a) inspektorom i osobom zatrudnionym w Inspekcji Transportu Drogowego, na potrzeby prowadzenia kontroli i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
  - b) funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej pełniącym służbę w jednostkach organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej lub osobom zatrudnionym w jednostkach organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej, na potrzeby wystawiania wezwań do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowań w związku ze wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej;
- 3) wykorzystują rozwiązania teleinformatyczne przystosowane do współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym.

3. Krajowe podmioty uprawnione mogą upoważnić do składania zapytań krajowych osoby wymienione w ust. 2 pkt 2.

Art. 13mc. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy, na zapytania krajowych punktów kontaktowych utworzonych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu transgranicznej wymiany informacji, udostępnia tym punktom informacje, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2, dotyczące:

- 1) pojazdu:
  - a) numer rejestracyjny,
  - b) numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta (numer VIN) albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu,
  - c) kraj rejestracji,
  - d) marka,
  - e) model (nazwa handlowa),
  - f) kategoria pojazdu w rozumieniu art. 2 pkt 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

- g) poziom emisji zanieczyszczeń (norma EURO);
- 2) właściciela pojazdu lub jego posiadacza:
  - a) imię i nazwisko (nazwa lub firma),
  - b) oznaczenie formy prawnej,
  - c) adres zamieszkania lub siedziby,
  - d) numer PESEL,
  - e) numer identyfikacyjny REGON,
  - f) data urodzenia.

2. Krajowe podmioty uprawnione w zapytaniach krajowych podają kraj rejestracji pojazdu i jego pełny numer rejestracyjny, a także:

- 1) państwo, na terytorium którego zostało popełnione naruszenie,
- 2) datę i godzinę, w której zostało popełnione naruszenie,
- 3) powód wyszukania danych wynikający z popełnienia naruszenia – obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej.

Art. 13md. 1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie zawierające:

- 1) liczbę zapytań krajowych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz naruszeń obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej wraz z podaniem liczby zapytań krajowych, które nie skutkowały przekazaniem przez krajowe punkty kontaktowe utworzone w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 2,
- 2) opis procedowania z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz z naruszeniami obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej, który jest sporządzany w oparciu o stosunek liczby naruszeń, w odniesieniu do których skierowano zawiadomienie, o którym mowa w art. 13me ust. 1 pkt 1, albo wezwanie do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej, do liczby wszystkich naruszeń, w odniesieniu do których Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Szef KAS byli uprawnieni do wysłania tego zawiadomienia albo wystawienia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej, z uwzględnieniem art. 13mf ust. 2 niniejszej ustawy i art. 37gea ust. 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

– zwane dalej „sprawozdaniem KPK”.

2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie KPK co trzy lata, w terminie do dnia 19 kwietnia danego roku, za okres trzech poprzednich lat.

3. Sprawozdanie KPK jest sporządzane:

- 1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – w oparciu o informacje uzyskane z Krajowego Punktu Kontaktowego;
- 2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 – w oparciu o informacje uzyskane od krajowych podmiotów uprawnionych.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o których mowa w ust. 1, co trzy lata, w terminie do dnia 19 marca danego roku, za okres trzech poprzednich lat.

Art. 13me. 1. W ramach transgranicznej wymiany informacji oraz w celu:

- 1) sporządzenia i doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zwanego dalej „zawiadomieniem KPK”, albo
- 2) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej – krajowe podmioty uprawnione nie przetwarzają innych danych osobowych niż wymienione w art. 13mc.

2. Dane osobowe podlegające transgranicznej wymianie informacji mogą być przetwarzane wyłącznie w celu:

- 1) ustalenia właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej albo naruszył obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej;
- 2) wszczęcia i prowadzenia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK;
- 3) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej;
- 4) wszczęcia i prowadzenia postępowania egzekucyjnego w celu wyegzekwowania kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo

autostradowej opłaty dodatkowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;

- 5) prowadzenia postępowań sądowych w związku z wykonywaniem przez sądy administracyjne kontroli w sprawach określonych w pkt 2–4.

3. Krajowe podmioty uprawnione przechowują dane osobowe przetwarzane w celach określonych w ust. 2 przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164).

4. Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, a także informacji dotyczących:

- 1) daty zapytania, o którym mowa w art. 13mc ust. 1;
- 2) nazwy podmiotu pobierającego opłatę drogową, o której mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c, jeśli Krajowy Punkt Kontaktowy znajduje się w posiadaniu tej informacji.

5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na transgraniczną wymianę informacji oraz na uprawnienie:

- 1) Głównego Inspektora Transportu Drogowego do sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK;
- 2) Szefa KAS do wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej.

6. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174a–174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1648 i 1933), oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. poz. 125 oraz z 2022 r. poz. 1700).

Art. 13mf. 1. W przypadku gdy Główny Inspektor Transportu Drogowego ustalił dane właściciela lub posiadacza pojazdu naruszającego obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, karę pieniężną za to naruszenie nakłada się na:

- 1) posiadacza pojazdu niebędącego jednocześnie właścicielem pojazdu – jeśli pojazd jest zarejestrowany na tego posiadacza, albo
- 2) właściciela pojazdu – w pozostałych przypadkach.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może odstąpić od wszczęcia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, jeśli przewidywane koszty prowadzenia postępowania przekraczają połowę wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego doręcza właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu zawiadomienie KPK, które zawiera:

- 1) informację o:
  - a) naruszeniu, w tym jego rodzaju, oraz o miejscu, dacie i godzinie jego popełnienia, a także dane identyfikujące urządzenie służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, jeśli za jego pośrednictwem ujawniono naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
  - b) podstawie prawnej wszczęcia postępowania w sprawie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
  - c) wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 2) pouczenie o prawie do złożenia środka zaskarżenia – w przypadku wydania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

4. Zawiadomienie KPK nie zawiera danych osobowych innych niż wymienione w art. 13mc ust. 1 pkt 2.

5. Do zawiadomienia KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano pojazd wskazany w zapytaniu krajowym. Wątpliwości co do treści zawiadomienia rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.

6. Obowiązek tłumaczenia zawiadomienia KPK nie obejmuje dokumentów, które są do niego załączane.

7. Z zastrzeżeniem ust. 5, w postępowaniu wszczętym na podstawie zawiadomienia KPK, Główny Inspektor Transportu Drogowego dokonuje czynności, w tym sporządza decyzje, postanowienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma

w tym postępowaniu składa się Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w języku polskim.

8. Zawiadomienie KPK doręcza się właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji, za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 896, 1933 i 2042).

9. W zakresie nieuregulowanym w ust. 3–8 do postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia KPK, mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy 2019/520.

Art. 13mg. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest uprawniony do zatrzymania pojazdu, o którym mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 2, jeśli skierował do jego właściciela albo posiadacza zawiadomienie KPK albo nałożył na ten podmiot karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w celu pobrania:

- 1) kaucji w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary:
  - a) nie została jeszcze wydana albo
  - b) została wydana, lecz nie jest ostateczna, albo
  - c) jest ostateczna, lecz jej wykonanie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny;
- 2) kary pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary jest ostateczna, a jej wykonanie nie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny.

2. W celu ujawnienia przejazdów pojazdów, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może wykorzystywać System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w tym urządzenia służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej.

3. Do wykonywania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego uprawnień, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące czynności kontrolnych wydane na podstawie art. 13l ust. 2.

4. Kaucję albo karę pieniężną, o których mowa w ust. 1, pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania;



- 2) bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot, lub
- 3) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.

5. Do poboru kaucji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przepisy art. 13m ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

6. Do poboru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, nie stosuje się terminu, o którym mowa w art. 13m ust. 1 zdanie pierwsze.

7. Jeśli w sytuacji, o której mowa w ust. 1, nie pobrano kaucji albo kary pieniężnej, Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu obowiązane, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po uiszczeniu kaucji albo kary pieniężnej, o których mowa w ust. 1, na zasadach określonych w ust. 4.

10. Jeżeli kara pieniężna nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu, w ciągu 30 dni od dnia, w którym:

- 1) decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo
- 2) pojazd został zatrzymany – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2

– stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

11. Przepisów ust. 1–10 nie stosuje się w przypadku, gdy właścicielem lub posiadaczem pojazdu w chwili jego zatrzymania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego jest:

- 1) podmiot inny niż ten, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 2) podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności wynika wprost z przepisów międzynarodowych lub przepisów tego państwa.”;

9) w art. 16e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, po:

1) zawarciu w formie pisemnej:

- a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS oraz
- b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS, zwanej dalej „umową dotyczącą świadczenia usługi EETS;”;

2) zakończeniu, z wynikiem pozytywnym, procedury oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania w EETS na obszarze EETS składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawę EETS, zwaną dalej „procedurą akredytacyjną”.

b) w ust. 2:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Rejestracja dostawców EETS odbywa się po spełnieniu następujących wymogów:”

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności EETS, dla których wystawiono deklarację WE lub certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, potwierdzające ich zgodność z wymaganiami określonymi w ustawie oraz w przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;”

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) posiadanie kompetencji w świadczeniu:

- a) usług w obszarze elektronicznego poboru opłat drogowych, przez które rozumie się w szczególności:
  - projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie tego systemu, lub
  - wykonywanie czynności faktycznych w procesie poboru opłat drogowych lub rozliczania tych opłat, lub

- produkcję urządzeń na potrzeby poboru opłat w tym systemie, lub
- b) usług pokrewnych do usług, o których mowa w lit. a, przez które rozumie się w szczególności:
  - projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie ITS, urządzeń telematiki transportu i ruchu drogowego lub innych systemów teleinformatycznych wykorzystywanych w transporcie i ruchu drogowym, lub
  - usługi operacji na danych wykonywanych przy użyciu oprogramowania komputerowego, lub
  - prowadzenie działalności bankowej, lub
  - prowadzenie działalności ubezpieczeniowej lub reasekuracyjnej, lub
  - usługi telekomunikacyjne i usługi towarzyszące w rozumieniu ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne
  - jeśli świadczenie tych usług wymagało przetwarzania danych w dużej skali oraz stosowania środków technicznych lub organizacyjnych zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo tych danych;”;

10) w art. 16f:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Deklaracja lub certyfikat, o których mowa w art. 16e ust. 2 pkt 2, powinny spełniać wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.”,

b) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

- 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów

elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii.”.”,

c) w ust. 9 dodaje się zdanie trzecie w brzmieniu:

„Tłumaczenie dokumentu potwierdzającego spełnienie warunku, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 5, nie jest wymagane w przypadku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1191 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie promowania swobodnego przepływu obywateli poprzez uproszczenie wymogów dotyczących przedkładania określonych dokumentów urzędowych w Unii Europejskiej i zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1).”.

d) w ust. 13 wyrazy „podmioty pobierające opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS”.

e) dodaje się ust. 15 w brzmieniu:

„15. Do świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS wpisanego do rejestru EETS nie stosuje się art. 23 i art. 24 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24, 974 i 1570).”;

11) w art. 16g:

a) w ust. 1 w pkt 2:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) zaprzestania faktycznego świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przynajmniej na jednym obszarze EETS, chyba że dostawca EETS wykaże, że zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej,”.

– w lit. c kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) niezawarcia przez dostawcę EETS umów dotyczących obszarów EETS obejmujących wszystkie obszary EETS:

– w przynajmniej czterech państwach członkowskich Unii Europejskiej, w terminie 36 miesięcy od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS do rejestru EETS stała się ostateczna, lub

- w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej, w terminie 24 miesięcy od dnia zawarcia pierwszej umowy dotyczącej obszaru EETS w tym państwie, chyba że dostawca EETS wykaże, że umowa dotycząca obszaru EETS nie została zawarta z powodu niedopełnienia przez podmiot pobierającego opłaty na obszarze EETS obowiązku zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu dostawców EETS do obszaru EETS.”,

b) uchyla się ust. 2 i 3;

12) art. 16h otrzymuje brzmienie:

„Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, po:

1) zawarciu w formie pisemnej:

- a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS oraz
- b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS;

2) zakończeniu, z pozytywnym wynikiem, procedury akredytacyjnej.”;

13) w art. 16i:

a) w ust. 1:

- w pkt 1 wyrazy „opłatę za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektroniczną opłatę autostradową”,
- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS, z wyjątkiem przypadków, w których zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”,

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane, w tym dane osobowe użytkowników EETS, niezbędne do realizacji tej umowy, w tym:
  - a) dane, na podstawie których podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala wysokość opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazdu po obszarze EETS lub dokonuje weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości tej opłaty przez dostawcę EETS,
  - b) dane o dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 161 ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;”
- po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
  - „2a) w terminie wskazanym przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który nie może być dłuższy niż 2 dni kalendarzowe od dnia otrzymania wniosku, przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu należące do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty;”
- pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
  - „3) monitorować poziom świadczonej usługi EETS oraz przeprowadzać audyt tej usługi we współpracy z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS;
  - 4) współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości:
    - a) uiszczenia opłaty elektronicznej,
    - b) wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej– w tym niezwłocznie przekazywać tym podmiotom, na ich żądanie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej lub obowiązki wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej oraz dane pojazdu stanowiącego własność użytkownika EETS lub znajdującego się w jego posiadaniu;”
- po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:
  - „4a) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające:

- a) komunikację pomiędzy składnikami interoperacyjności EETS a systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na danym obszarze EETS,
  - b) wymianę informacji z użytkownikami EETS
    - zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;”
- pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:
- „5) udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o:
    - a) obszarach EETS, na których aktualnie świadczy usługę EETS,
    - b) planowanych działaniach mających na celu rozszerzenie zakresu świadczenia usługi EETS o obszary EETS, które nie są aktualnie obsługiwane przez tego dostawcę EETS,
    - c) warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS
      - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
  - 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o:
    - a) zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS,
    - b) zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS
      - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”
- po pkt 6 dodaje się pkt 6a–6e w brzmieniu:
- „6a) pokrywać koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z:
    - a) konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które mają wyłącznie na celu umożliwienie dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520,
    - b) przeprowadzenia procedury akredytacyjnej;
  - 6b) współdziałać z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, przy wykonywaniu testów elektronicznego systemu poboru opłat wykonywanych przez ten podmiot,

w zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia prawidłowego świadczenia usługi EETS;

- 6c) zawierać z użytkownikami EETS umowy o świadczenie usługi EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji;
  - 6d) przekazywać użytkownikom EETS dokumenty księgowo dotyczące opłat za przejazd uiszczonych w ramach usługi EETS, zwane dalej „dokumentami księgowymi EETS”;
  - 6e) wdrożyć i stosować politykę ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku ze świadczeniem usługi EETS zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679;”;
- pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:
- „8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4, oraz zapewnić ministrowi prawo do nieodpłatnego ich udostępniania w rejestrze, o którym mowa w art. 16v ust. 1 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
  - 9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zaprzestania albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.”;
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
- „1a. Dostawca EETS jest ponadto obowiązany przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, informacje inne niż określone w ust. 1, jeśli akt wykonawczy wydany przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520 tak stanowi.”;
- c) dodaje się ust. 3–11 w brzmieniu:
- „3. Obowiązki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 6b oraz ust. 1a, dostawca EETS wypełnia z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.



4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał od dostawcy EETS dane osobowe w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na tym podmiocie, jest obowiązany zapewnić, że dane te:

- 1) nie zostaną udostępnione podmiotom świadczącym usługi poboru opłat i dostawcom EETS świadczącym, odpowiednio, usługę poboru opłat albo usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zostaną wykorzystane przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wyłącznie w celu, w jaki zostały one uzyskane – w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał dane osobowe od dostawcy EETS, osobiście świadczy usługę poboru opłat.

5. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, administratorem tych danych jest Szef KAS.

6. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują od dostawcy EETS dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, a Szef KAS świadczy bezpośrednio usługę poboru opłat, organ ten jest obowiązany zapewnić, że dane te:

- 1) nie są udostępniane innym podmiotom pobierającym opłaty na obszarach EETS;
- 2) zostaną wykorzystane wyłącznie w celach:
  - a) ustalenia danych podmiotów naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej,
  - b) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej,
  - c) przekazania dokumentów z przeprowadzonej kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, zgodnie z art. 131 ust. 1c.

7. Do przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4 stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 159–166 oraz art. 174<sup>1</sup>–174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także

wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.

8. Dostawca EETS udostępnia informację, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. b, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS stała się ostateczna, oraz aktualizuje tę informację przynajmniej raz w każdym roku kalendarzowym, począwszy od roku następującego po roku, w którym miało miejsce pierwsze udostępnienie informacji.

9. Przepisu ust. 1 pkt 6a lit. a nie stosuje się w zakresie, w jakim koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS zostały uwzględnione przy ustalaniu wysokości stawek opłat za przejazd pobieranych przez ten podmiot.

10. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 9, dostawca EETS:

- 1) wskazuje, na których obszarach EETS zaprzestał świadczenia usługi EETS;
- 2) informuje o powodach zaprzestania świadczenia usługi EETS.

11. W przypadku zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, przepisy art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców stosuje się odpowiednio.”,

14) w art. 16j:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektroniczną opłatę autostradową, podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.”,

b) w ust. 2 wyrazy „opłaty za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektronicznej opłaty autostradowej”;

c) w ust. 4 wyrazy „opłata za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektroniczna opłata autostradowa”;

15) w art. 16k:

a) w ust. 1 wyrazy „opłat za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektronicznych opłat autostradowych”;

- b) w ust. 2 wyrazy „podmiotowi pobierającemu opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS”,
  - c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szczegółowe wymagania dotyczące ustanowienia zabezpieczenia, w tym jego wysokości, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c, mając na uwadze przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.”;
- 16) w art. 16l:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS oferuje użytkownikowi EETS urządzenie pokładowe na potrzeby pobierania opłat umożliwiające pobór opłat w systemach elektronicznego poboru opłat stosowanych na obszarach EETS, na których wykorzystuje się technologie wymienione w art. 13i ust. 1. Przepis art. 13i ust. 3<sup>1</sup> stosuje się.”,
  - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dostawca EETS przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez urządzenie, o którym mowa w ust. 1, wymagań, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, na żądanie:

    - 1) podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS;
    - 2) użytkownika EETS;
    - 3) korzystającego z drogi publicznej niebędącego użytkownikiem EETS.”,
  - c) uchyla się ust. 2,
  - d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dostawca EETS zapewnia personalizację urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i jego serwis, a także wsparcie techniczne dla użytkownika EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”,
  - e) w ust. 4 wyrazy „umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1” zastępuje się wyrazami „umowę dotyczącą obszaru EETS”,
  - f) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Dostawca EETS niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4, i informuje o tym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.”,

- g) w ust. 7 wyrazy „opłat za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektronicznych opłat autostradowych”,
- h) w ust. 8 wyrazy „umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1” zastępuje się wyrazami „umowie dotyczącej obszaru EETS”,
- i) dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:

„9. Do przetwarzania danych osobowych w związku z prowadzeniem i przekazywaniem podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS wykazu, o którym mowa w ust. 4, stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174<sup>1</sup>–174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.

10. Urządzenie, o którym mowa w ust. 1, może być wykorzystywane przez dostawcę EETS do świadczenia innych usług niż usługa EETS, pod warunkiem że nie wpływa to na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS. W tym celu w urządzeniu mogą być wykorzystywane technologie inne niż wymienione w art. 13i ust. 1.”;

- 17) po art. 16l dodaje się art. 16la i art. 16lb w brzmieniu:

„Art. 16la. 1. Umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji, o której mowa w art. 16i ust. 1 pkt 5 lit. c.

2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności:

- 1) szczegółowy zakres usług zapewnianych użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS;
- 2) szczegółowy zakres danych, w tym danych osobowych, które użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS;
- 3) sposób i termin uiszczania kwoty, o której mowa w art. 16n ust. 1;
- 4) przypadki uzasadniające umieszczenie przez dostawcę EETS urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, w wykazie, o którym mowa w ust. 4 tego przepisu;

- 5) szczegółowy tryb wystawiania dokumentów księgowych EETS;
- 6) tryb i termin przekazywania użytkownikowi EETS informacji, o której mowa w art. 16l ust. 5.

3. Dostawca EETS udostępnia użytkownikowi EETS instrukcję używania urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.

4. Określenie zakresu danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2, oraz ustalenie treści instrukcji, o której mowa w ust. 3, następuje z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy 2019/520.

5. Określenie trybu wystawiania dokumentów księgowych EETS następuje z uwzględnieniem przepisów art. 16s ust. 4 i 5 oraz wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.

6. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1–5 do umów dotyczących świadczenia usługi EETS stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2020 r. poz. 287, z 2021 r. poz. 2105 oraz z 2022 r. poz. 2337 i 2581).

Art. 16lb. 1. Użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS zgodnie ze stanem faktycznym dane, w tym dane osobowe, niezbędne do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS.

2. Dane przekazywane dostawcy EETS obejmują w szczególności dane pojazdu niezbędne dla ustalenia wysokości stawek opłaty należnej za przejazd tego pojazdu po obszarze EETS.

3. W przypadku powzięcia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub Głównego Inspektora Transportu Drogowego uzasadnionych wątpliwości co do zgodności ze stanem faktycznym danych, o których mowa w ust. 2, podmioty te mają prawo żądać przekazania przez dostawcę EETS dokumentów użytkownika EETS zawierających te dane, o ile znajdują się one w posiadaniu dostawcy EETS.

4. W przypadku stwierdzenia, że dane przekazane dostawcy EETS przez użytkownika EETS są niezgodne ze stanem faktycznym i skutkują poborem opłaty należnej za przejazd danego pojazdu po obszarze EETS w zaniżonej wysokości, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nalicza opłatę według najwyższej stawki obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku. Podmiot pobierający opłaty EETS

niezwłocznie informuje dostawcę EETS o naliczaniu opłaty w sposób określony w zdaniu pierwszym.”;

18) w art. 16m wyrazy „umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2 albo art. 16h pkt 2” zastępuje się wyrazami „umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS”;

19) w art. 16n:

a) w ust. 1 wyrazy „opłacie za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektronicznej opłacie autostradowej”;

b) w ust. 2 wyrazy „umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1” zastępuje się wyrazami „umowę dotyczącą obszaru EETS”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektronicznych opłat autostradowych, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.”;

d) w ust. 5 wyrazy „opłat za przejazd autostradą” zastępuje się wyrazami „elektronicznych opłat autostradowych”;

e) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Dostawca EETS informuje użytkownika EETS o każdorazowym nieuiszczeniu przez niego kwoty, o której mowa w ust. 1, w terminie określonym w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”;

20) w art. 16o:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1,

b) wprowadzenie do wyliczenia oraz pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest obowiązany:

1) zapewnić niedyskryminacyjne:

a) procedurę akredytacyjną,

b) warunki zawierania umów dotyczących obszaru EETS, na którym pobiera opłaty;

2) dopuszczać na obszarze EETS użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem że dane urządzenie:

- a) dostarczane jest przez dostawcę EETS, z którym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS,
  - b) zostało pozytywnie ocenione w ramach procedury akredytacyjnej,
  - c) jest sprawne, oraz
  - d) nie zostało umieszczone w wykazie, o którym mowa w art. 161 ust. 4;”
- c) po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
- „2a) uczestniczyć w audycie, o którym mowa w art. 161 ust. 1 pkt 3, na zasadach określonych w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520;
  - 2b) współpracować, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, z dostawcami EETS, producentami składników interoperacyjności EETS i jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania w EETS składników interoperacyjności EETS;”
- d) w pkt 3 lit. a–d otrzymują brzmienie:
- „a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS,
  - b) informację o drodze lub sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz o technologii stosowanej do poboru opłat na obszarze EETS,
  - c) informację o obszarze EETS, zawierającą co najmniej opis:
    - szczegółowych wymagań, które dostawcy EETS powinni spełnić w celu uzyskania prawa do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS,
    - szczegółowych warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS, w tym opis sposobu ustalania wysokości wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS,
    - procedury akredytacyjnej,
    - danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazd obszarem EETS
- zwaną dalej „informacją o obszarze EETS”;
- d) informację o planowanej zmianie danych, o których mowa w lit. b;”;
- e) w pkt 5 wyrazy „pkt 3 lit. d” zastępuje się wyrazami „pkt 3 lit. a–c”;
- f) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:
- „6) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające komunikację pomiędzy systemem elektronicznego poboru opłat a składnikami interoperacyjności EETS, zgodnie

ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;

7) podejmować działania mające na celu niezwłoczne przywrócenie możliwości świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, w przypadku gdy świadczenie usługi EETS nie jest możliwe ze względu na zawinione przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS naruszenie obowiązków określonych w ustawie lub w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;”

g) w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) podejmować działania, w zakresie swojej właściwości, mające na celu zapewnienie zgodności obszaru EETS, na którym pobiera opłaty, z wymaganiami technicznymi lub prawnymi określonymi w ustawie oraz w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;

9) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS, w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z przyczyn leżących po stronie tego podmiotu pobierającego opłaty, mając w szczególności na względzie poszanowanie interesów użytkowników EETS.”

h) dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Informacja, o której mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, spełnia szczegółowe wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.

3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie wymaga od dostawcy EETS stosowania rozwiązań lub procesów technicznych, które utrudniałyby zapewnienie interoperacyjności składników interoperacyjności EETS stosowanych przez tego dostawcę z systemami elektronicznego poboru opłat wykorzystywanymi na innych obszarach EETS.”

21) uchyla się art. 16p;

22) w art. 16q ust. 1 otrzymuje brzmienie:



„1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.”;

23) w art. 16r:

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

„1a. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, przekazuje:

- 1) dostawca EETS podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS – w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS dostawcy EETS – w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1 i 1a, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.”;

24) art. 16s otrzymuje brzmienie:

„Art. 16s. 1. Umowę dotyczącą obszaru EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji o obszarze EETS.

2. Umowa określa co najmniej:

- 1) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem prawidłowego poboru opłat w elektronicznym systemie poboru opłat;
- 2) sposób ustalania i wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS;
- 3) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1, oraz tryb korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, a także zasady jego zwrotu;
- 4) obowiązki wynikające z przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, w przypadku, o którym mowa w art. 16xa ust. 1 pkt 2;
- 5) tryb dostarczania wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4, oraz jego aktualizacji;
- 6) zasady wystawiania przez dostawcę EETS dokumentów księgowych EETS;
- 7) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, zgodnie z art. 16q;

- 8) zakres i tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS na wypadek podejmowania przez ten podmiot działań, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 7–9;
- 9) tryb współdziałania dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS przy wykonywaniu testów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6b;
- 10) tryb współpracy w celu ustalenia zgodności ze stanem faktycznym danych użytkownika EETS, na podstawie których ustala się wysokość stawki opłaty za przejazd, zgodnie z art. 16lb ust. 3;
- 11) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS;
- 12) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 13) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy.

3. Umowa może zawierać inne postanowienia niż określone w ust. 2, jeśli są one niezbędne dla zapewnienia prawidłowości poboru opłat na obszarze EETS i świadczenia usługi EETS.

4. Podmiot pobierający opłatę elektroniczną oraz elektroniczną opłatę autostradową zobowiązuje dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty.

5. Podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, może zobowiązać dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty.”;

25) art. 16t otrzymuje brzmienie:

„Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS.

2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS jest ustalane w jednakowy sposób dla wszystkich dostawców EETS, którzy świadczą usługę EETS na danym obszarze EETS.

3. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:

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

4. W przypadku gdy na danym obszarze EETS opłaty są uiszczane z wykorzystaniem usługi poboru opłat, świadczonej przez głównego dostawcę działającego w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłatę, a usługa ta spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dla głównego dostawcy z tytułu świadczenia tej usługi,
- 2) główny dostawca ma obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat ze wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS a głównym dostawcą na świadczenie usługi poboru opłat została zawarta na okres dłuższy niż 4 lata,
- 3) na danym obszarze EETS świadczona jest tylko jedna usługa poboru opłat spełniająca warunki, o których mowa w pkt 1–2

– wynagrodzenie dla dostawcy EETS ustala się w analogiczny sposób jak wynagrodzenie wypłacane głównemu dostawcy przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.

5. W przypadku określonym w ust. 4, przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia dla dostawcy EETS nie uwzględnia się kosztów ponoszonych przez głównego dostawcę w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat, do których ponoszenia nie są zobowiązani dostawcy EETS.

6. Kwota stanowiąca równowartość kosztów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a, może być potrącona z wynagrodzenia dla dostawcy EETS. W takim przypadku umowa dotycząca obszaru EETS powinna zawierać warunki dokonywania tego potrącenia.”;

26) w art. 16u:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS może jednocześnie świadczyć usługę EETS, jeśli przepis szczególny tak stanowi. W takim przypadku

podmiot ten zawiera umowy dotyczące obszarów EETS z innymi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.”,

- b) w ust. 2 i 3 wyrazy „Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”;

27) w art. 16v:

- a) w ust. 1:

– w pkt 1 wyrazy „podmiotów pobierających opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2” zastępuje się wyrazami „podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) obszarów EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obejmujące:

- a) rodzaj technologii stosowanej do poboru opłat,
- b) rodzaje i kategorie pojazdów podlegających opłacie,
- c) wysokość stawek opłat,
- d) drogę, odcinek drogi lub sieć dróg, na których pobierane są opłaty;”,

– w pkt 4 wyrazy „umowy z podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.” zastępuje się wyrazami „umowy dotyczące obszarów EETS;”,

– dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) wnioski z oceny niezależnego audytora, o których mowa w art. 16e ust. 4;

6) dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, w tym numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej – w przypadku, o którym mowa w art. 16va ust. 1.”,

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

„1a. Minister właściwy do spraw transportu co najmniej raz w roku kalendarzowym weryfikuje prawidłowość informacji zawartych w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu minister może zwrócić się do podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS oraz do dostawców EETS o przekazanie stosownych informacji i wyjaśnień.”;

28) po art. 16v dodaje się art. 16va w brzmieniu:

„Art. 16va. 1. W przypadku gdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej znajduje się więcej niż jeden obszar EETS, minister właściwy do spraw transportu pełni funkcję punktu kontaktowego dla dostawców EETS w odniesieniu do wszystkich obszarów EETS znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zadaniem punktu kontaktowego jest koordynowanie, na wniosek dostawcy EETS, wstępnych kontaktów pomiędzy tym dostawcą EETS a podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.”;

29) w art. 16w:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do:

- 1) zasad przeprowadzania oceny zgodności składników interoperacyjności EETS,
- 2) warunków i trybu udzielania akredytacji oraz zasad i trybu autoryzacji jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS,
- 3) sposobu notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS,
- 4) zasad funkcjonowania systemu nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu składnikami interoperacyjności EETS

– stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”,

b) w ust. 2 wyrazy „załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE” zastępuje się wyrazami „art. 16x ust. 1”,

c) w ust. 3 po wyrazie „interoperacyjności” dodaje się wyraz „EETS”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania w EETS zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520, uznaje się za producenta w rozumieniu art. 4 pkt 20 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub za upoważnionego przedstawiciela.”,

e) dodaje się ust. 6–9 w brzmieniu:

„6. Minister właściwy do spraw transportu notyfikuje, zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, autoryzowaną jednostkę oceniającą zgodność składników interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1, jeśli spełnia ona minimalne kryteria, jakie powinny spełniać jednostki notyfikowane, określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.

7. Minister właściwy do spraw transportu dokonując notyfikacji, o której mowa w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wskazuje zakres zadań autoryzowanej jednostki, o której mowa w ust. 6, oraz podaje numer identyfikacyjny nadany tej jednostce przez Komisję Europejską.

8. W przypadku gdy autoryzowana jednostka, która została notyfikowana zgodnie z ust. 6, zaprzestała spełniać kryteria określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520, minister właściwy do spraw transportu cofa notyfikację, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

9. W przypadku gdy Komisja Europejska lub inne państwo członkowskie Unii Europejskiej poinformuje ministra właściwego do spraw transportu o konieczności dokonania zmian w autoryzowanej jednostce notyfikowanej w celu zachowania przez nią statusu jednostki notyfikowanej, minister zawiesza notyfikację i wzywa jednostkę do wdrożenia działań naprawczych w oznaczonym terminie pod rygorem cofnięcia notyfikacji, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.”;

30) w art. 16x:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:

- 1) niniejszej ustawie;
- 2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4–6 dyrektywy 2019/520;
- 3) dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne – w przypadku urzędzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1.”,

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

„1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1, składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Składniki interoperacyjności EETS podlegają ocenie zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.”,

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności EETS deklarację WE zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520. Producent lub upoważniony przedstawiciel umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).”

e) w ust. 4 wyrazy „składniku interoperacyjności” zastępuje się wyrazami „składniku interoperacyjności EETS”,

f) w ust. 5 wyrazy „załączniku V do decyzji 2009/750/WE” zastępuje się wyrazami „akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520”,

g) w ust. 6:

– w zdaniu pierwszym wyrazy „podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS”,

– w zdaniu drugim wyrazy „umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1,” zastępuje się wyrazami „umowie dotyczącej obszaru EETS”,

h) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Domniemywa się, że składniki interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS, są zgodne z wymaganiami określonymi w ust. 1 i 1a.

8. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS oraz organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemie oceny zgodności i nadzoru rynku, nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotów składników interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS.”;

31) po art. 16x dodaje się art. 16xa i art. 16xb w brzmieniu:

„Art. 16xa. 1. Procedura akredytacyjna jest przeprowadzana:

- 1) przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w odrębnej umowie zawieranej przez dostawcę EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS albo
- 2) po zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w tej umowie.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, umowa dotycząca obszaru EETS może być zawarta pod warunkiem zakończenia procedury akredytacyjnej z wynikiem pozytywnym.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakończenie procedury akredytacyjnej z wynikiem negatywnym skutkuje wygaśnięciem z mocy prawa umowy dotyczącej obszaru EETS.

4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytacyjną dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie:

- 1) konieczność niedyskryminacyjnego traktowania dostawców EETS;
- 2) przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim akt ten określa procedurę akredytacyjną dostawców EETS.

5. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, planuje wdrożyć elektroniczny system poboru tych opłat wykorzystujący co najmniej jedną z technologii wymienionych w art. 4 pkt 42, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu, zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o obszarze EETS. W takim przypadku informacja o obszarze EETS zawiera, oprócz elementów określonych w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c:

- 1) informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat;
- 2) szczegółowy harmonogram przeprowadzenia ponownej procedury akredytacyjnej.

6. Ustalając i aktualizując harmonogram przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa poszczególne czynności tej procedury i terminy ich przeprowadzenia w taki sposób, aby procedura ta



mogła się zakończyć nie później niż na miesiąc przed dniem wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat.

7. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS podejmuje niezbędne czynności w celu zakończenia procedury akredytacyjnej w terminie określonym w harmonogramie przeprowadzenia tej procedury.

8. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie odpowiada za zwłokę lub opóźnienie w realizacji harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, w tym przekroczenie terminu określonego zgodnie z ust. 7, jeśli wynika to z okoliczności, na które nie miał wpływu, takich jak działanie siły wyższej oraz nieprawidłowe działania dostawcy EETS lub zaniechanie tego dostawcy.

9. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS planuje wdrożyć istotne zmiany w stosowanym przez niego elektronicznym systemie poboru opłat, wymagające od dostawców EETS zmodyfikowania używanych przez nich składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej, podmiot ten niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tej zmiany dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej:

- 1) informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat;
- 2) szczegółowego harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej.

Przepisy ust. 6–8 stosuje się odpowiednio.

Art. 16xb. 1. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS stosujące systemy elektronicznego poboru opłat, w których wykorzystuje się urządzenia na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, zapewniają, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, środowisko testowe, w którym dostawcy EETS mogą przeprowadzić testy akceptacyjne umożliwiające weryfikację, czy dane urządzenie może być wykorzystywane do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS mogą, w drodze umowy, ustanowić środowisko testowe dla więcej niż jednego obszaru EETS. Środowisko testowe testuje jedynie te urządzenia, które pracują w technologii stosowanej na obszarach EETS.

2. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS udostępnia w informacji o obszarze EETS procedurę przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym opis stosowanej metodyki i warunków przeprowadzania testów.

3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przygotowuje testy akceptacyjne w taki sposób, aby ich przeprowadzenie nie wpływało na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS.

4. Wniosek o przeprowadzenie testów akceptacyjnych zawiera co najmniej:

- 1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;
- 2) dane urządzenia na potrzeby poboru opłat elektronicznych, które ma być przedmiotem testów akceptacyjnych, w tym opis jego specyfikacji technicznej;
- 3) oświadczenie dostawcy EETS o spełnianiu przez urządzenie, o którym mowa w pkt 2, wymogów określonych w przepisach wymienionych w art. 16x ust. 1 oraz ust. 1a;
- 4) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania dostawcy EETS.

5. Po przeprowadzeniu testów akceptacyjnych podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wystawia dokument, w którym oświadcza, że testy akceptacyjne zostały zakończone z:

- 1) wynikiem pozytywnym, jeśli potwierdziły one możliwość wykorzystywania urządzenia na potrzeby poboru opłat do świadczenia usługi EETS na danym obszarze EETS;
- 2) wynikiem negatywnym – w pozostałych przypadkach.

6. Dokument, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;
- 2) informację o:
  - a) dacie zakończenia testów,
  - b) danych identyfikujących urządzenie, które było przedmiotem testów,
  - c) technologii stosowanej w elektronicznym systemie poboru opłat;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania podmiotu pobierającego opłaty.

7. Na wniosek dostawcy EETS dokument, o którym mowa w ust. 5, wydaje się w formie dokumentu elektronicznego. W takim przypadku zaświadczenie jest opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym, podpisem osobistym osoby upoważnionej do jego wydania albo kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną.

8. Dostawca EETS sporządza i uzgadnia z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS raport podsumowujący przeprowadzone testy akceptacyjne. W raporcie opisuje się w szczególności metodykę, warunki i tryb przeprowadzonych testów. Raport stanowi załącznik do dokumentu, o którym mowa w ust. 5.

9. Koszty testów akceptacyjnych, niezależnie od ich wyniku, ponosi dostawca EETS.

10. Szczegółowy tryb przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym sposób ustalenia kosztów ich przeprowadzenia, określany jest w umowie dotyczącej obszaru EETS lub w odrębnej umowie w sprawie przeprowadzenia testów akceptacyjnych zawartej pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS.

11. W zakresie przeprowadzania testów akceptacyjnych dostawca EETS może działać przez upoważnionego przedstawiciela.”;

32) w art. 16y:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Kontrolę składników interoperacyjności EETS przeprowadza organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 58 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności EETS niezgodnych z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, prowadzą organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”,

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

„2a. Organy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie przeprowadzają ani nie zlecają kontroli składników interoperacyjności EETS, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.

2b. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydając postanowienie, o którym mowa w art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wzywa producenta lub upoważnionego przedstawiciela do usunięcia niezgodności składnika interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 lub 1a.”,

c) uchyla się ust. 3,

d) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności

i nadzoru rynku, informuje o tym niezwłocznie Komisję wraz z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z:

- 1) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych lub
- 2) nieadekwatności specyfikacji technicznych.

5. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

6. W przypadku gdy Komisja Europejska poinformuje organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, o uznaniu środka, o którym mowa w ust. 4, za nieuzasadniony, organ nadzoru rynku uznaje decyzję, o której mowa w ust. 4, za bezprzedmiotową i uchyla ją.”;

33) w art. 16z:

a) w ust. 1:

- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS”,
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) umowy dotyczącej obszaru EETS”,

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

„1a. Komisja jest w szczególności uprawniona do sprawdzenia, czy:

- 1) warunki zawarcia umowy dotyczące obszaru EETS określone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie są dyskryminacyjne dla dostawcy EETS;
- 2) wynagrodzenie przewidziane dla dostawcy EETS jest zgodne z zasadami określonymi w art. 16t ust. 2–6.”;

34) w art. 16za:

- a) w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2” zastępuje się wyrazami „podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”,
- b) w ust. 4 wyrazy „Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”;

35) w art. 16zb:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W posiedzeniach Komisji biorą udział wyłącznie strony i ich pełnomocnicy oraz osoby powołane przez strony do udziału w postępowaniu przed Komisją, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.”,

b) w ust. 3 wyrazy „podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”,

c) w ust. 4:

– wyrazy „Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2,” zastępuje się wyrazami „Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS”,

– dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:  
„Informacji udziela się nieodpłatnie.”,

d) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Informacje udzielone zgodnie z ust. 4, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu rozstrzygnięcia sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, przez Komisję.

6. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS oraz dostawca EETS udzielają, na żądanie Komisji, informacji o przychodach i kosztach związanych ze świadczeniem usługi poboru opłat, która spełnia warunki określone w art. 16t ust. 4.”;

36) w art. 16zf ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, z wyjątkiem informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.”;

37) w art. 16zg ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje dotyczące pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przepisu nie stosuje się do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub inną tajemnicę prawnie chronioną.”;

38) po art.16zg dodaje się art. 16zh i art. 16zi w brzmieniu:

„Art. 16zh. 1. Członkowie Komisji oraz osoby reprezentujące podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS i dostawcę EETS występujących w sporze przed Komisją oraz

inne osoby uczestniczące w postępowaniu przed Komisją, a także osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu zapewniające obsługę organizacyjno-biurową Komisji są obowiązane do nieujawniania uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem przed Komisją informacji zawierających tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo. Przepisu nie stosuje się do informacji powszechnie dostępnych.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, trwa również po:

- 1) zaprzestaniu pełnienia funkcji członka Komisji;
- 2) ustaniu stosunku pracy lub rozwiązaniu umowy o dzieło, umowy zlecenia lub innych umów o podobnym charakterze zawartych z osobami zatrudnionymi u dostawcy EETS oraz w podmiocie i urzędzie, o których mowa w ust. 1.

Art. 16zi. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.”;

39) w art. 39 ust. 1a skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2021 r. poz. 576 oraz z 2022 r. poz. 501)”;

40) w art. 40a w ust. 1c wyrazy „art. 13k ust. 1–2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust. 1–2f”;

41) w art. 40d wyrazy „art. 13k ust. 1–2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust.1–2f”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37a:

a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, może być wniesiona:

- 1) w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej na podstawie danych geolokalizacyjnych przekazanych z urządzeń lub systemów, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- 2) z wykorzystaniem usługi EETS w rozumieniu art. 4 pkt 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na zasadach określonych w tej ustawie.”,

b) w ust. 28:

- w pkt 1 w lit. b wyrazy „KAS;” zastępuje się wyrazami „KAS lub”,
- dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) urządzenia, o który mowa w art. 161 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, spełniającego wymagania określone w art. 160 ust. 1 pkt 2 tej ustawy;”,

c) w ust. 31:

- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „ust. 8” zastępuje się wyrazami „ust. 8 pkt 1”,
- w pkt 1 po wyrazach „ust. 1, 1a,” dodaje się wyrazy „ust. 3<sup>1</sup> i 3<sup>2</sup>,”;

2) po art. 37ge dodaje się art. 37gea w brzmieniu:

„Art. 37gea. 1. Szef KAS jest uprawniony do ustalania danych właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w wyniku wymiany informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej na zasadach określonych w art. 13ma–13mc i art. 13me ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zwanej dalej „transgraniczną wymianą informacji”.

2. Wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1, wystawione na podstawie danych ustalonych na podstawie transgranicznej wymiany informacji, zwane dalej „wezwaniami KPK”, oprócz danych wymienionych w art. 37ge ust. 7, zawiera:

- 1) podstawę prawną naruszenia obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą;
- 2) dane identyfikujące urządzenie, za pośrednictwem którego ujawniono naruszenie, jeśli urządzenie takie zostało zastosowane.

3. Do wezwania KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano pojazd wskazany w zapytaniu, o którym mowa w art. 13mb ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Wątpliwości co do treści wezwania KPK rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.

4. Obowiązek tłumaczenia wezwania KPK nie obejmuje dokumentów, które są do niego załączane przez Szefa KAS.

5. Wezwania KPK nie wystawia się, jeśli przewidywane koszty wystawienia i doręczenia wezwania KPK przekraczają połowę wysokości opłaty dodatkowej.

6. W zakresie nieuregulowanym w ust. 2–3 do wezwania KPK stosuje się przepisy art. 37ge ust. 8–15.

7. Wystawienie wezwania KPK wobec właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji, nie wyłącza możliwości zastosowania wobec tego podmiotu środków określonych w art. 37gg.

8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wezwania KPK, mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45, z późn. zm.<sup>5)</sup>);

3) w art. 37gf:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W postępowaniu wszczętym w wyniku wniesienia sprzeciwu od wezwania KPK, Szef KAS dokonuje czynności, w tym sporządza decyzje, postanowienia, zawiadomienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma w tym postępowaniu składa się Szefowi KAS w języku polskim.”,

b) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonywania zadań Szefa KAS, o których mowa w art. 37ge ust. 4, 7, 10–12 i art. 37gea, lub”;

4) w art. 39b w ust. 1 po pkt 5d dodaje się pkt 5da i 5db w brzmieniu:

„5da) odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, naliczanych od opłat, które stanowią przychód Funduszu;

5db) środków wpłaconych przez dostawców EETS na rzecz Szefa KAS z tytułu pokrycia kosztów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a i art. 16xb ust. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

5) w art. 39f w ust. 1:

a) pkt 5a otrzymuje brzmienie:

„5a) wynagrodzenie dla dostawcy EETS, o którym mowa w art. 16t ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wypłacane przez Szefa KAS;”,

b) po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu:

---

<sup>5)</sup> Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1.



„5b) koszty postępowania przed Komisją, o której mowa w art. 16z ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ponoszone przez Szefa KAS;”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.<sup>6)</sup>) po art. 80r dodaje się art. 80ra w brzmieniu:

„Art. 80ra. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia ponadto wymianę informacji dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz naruszeń obowiązku wnoszenia opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483).”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 50 w ust. 1 w pkt 1 w lit. j po wyrazie „publicznych,” dodaje się wyrazy „w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy;”;
- 2) w art. 51 w ust. 6 w pkt 1 w lit. b po wyrazie „publicznych,” dodaje się wyrazy „w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy;”;
- 3) w art. 54 w ust. 2 w pkt 11a po wyrazie „publicznych;” dodaje się wyrazy „w tym w ramach kontroli związanej z transgraniczną wymianą informacji, o której mowa w art. 13mg tej ustawy;”;
- 4) w art. 55 w ust. 1 w pkt 3a po wyrazach „art. 13i ust. 3 i 3a” dodaje się wyrazy „oraz art. 16l ust. 1”;
- 5) w art. 67 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Inspekcja może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w celu wykonywania zadań w zakresie:

- 1) kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 50 pkt 1, na zasadach określonych w art. 80k–80o i art. 80q ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

- 2) kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na zasadach określonych w art. 13ma–13mc i art. 13mf tej ustawy.”;
- 6) w art. 68 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) w art. 50:
- a) pkt 1 lit. j podlegają:
- właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów,
  - korzystający z dróg publicznych w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
  - użytkownicy EETS,
  - kierujący pojazdami
  - w zakresie i na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych oraz niniejszej ustawie,
- b) pkt 5 podlegają:
- każdy, kto wniesie opłatę za przejazd autostradą, o którym mowa w art. 37a ust. 10 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,
  - użytkownicy EETS,
  - kierujący pojazdami
  - w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niniejszej ustawie.”;
- 7) w art. 87 w ust. 1 w pkt 5 po wyrazach „art. 13i ust. 3 i 3a” dodaje się wyrazy „oraz art. 16l ust. 1”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 813, z późn. zm.<sup>7)</sup>) w art. 54 w ust. 2 w pkt 7a po wyrazach „art. 13i ust. 3 i 3a” dodaje się wyrazy „oraz art. 16l ust. 1”.

**Art. 6.** W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, 655, 1561, 1768 i 1846) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 42c dodaje się art. 42d w brzmieniu:

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 835, 1079, 1301, 1488, 1713, 1730, 1933, 2015 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 177, 180 i 185.

„Art. 42d. 1. Minister właściwy do spraw transportu może przedstawić projekt planu finansowego Funduszu na rok 2024, zawierającego środki Funduszu przeznaczone na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, do uzgodnienia w zakresie finansowym ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych przed terminem, o którym mowa w art. 9 ust. 2a.

2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje w terminie 7 dni od dnia przekazania projektu planu.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje uzgodniony plan finansowy Funduszu na 2024 rok do Banku następnego dnia roboczego po uzgodnieniu.

4. Minister właściwy do spraw transportu w terminie 7 dni od dnia uzgodnienia planu finansowego Funduszu na 2024 rok, informuje wojewodów o przewidywanej wysokości środków przeznaczonych na rok 2024 na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo, w tym zadań wieloletnich, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 8.

5. Nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2024, jest ogłaszany przez wojewodę w terminie 10 dni od dnia otrzymania przez wojewodę informacji, o której mowa w ust. 4.

6. W przypadku naboru, o którym mowa w ust. 5, wysokość dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2024 jest ustalana według wskaźników, o których mowa w art. 14 ust. 2 i 3, przyjętych do ustalenia wysokości dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2023.

7. W przypadku naboru, o którym mowa w ust. 5, wojewoda w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w art. 24 ust. 5.

8. Plan finansowy Funduszu na rok 2024 sporządzony i uzgodniony w sposób, o którym mowa w ust. 1–2, uzupełnia się o pozostałe wpływy i wydatki Funduszu zgodnie z art. 9.

9. W przypadku ogłoszenia naboru, o którym mowa w ust. 5, na 2024 rok nie ogłasza się naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 3.”;

2) w art. 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu wynosi w roku:

- 1) 2018 – 1 100 000 tys. zł;
- 2) 2019 – 500 000 tys. zł;
- 3) 2020 – 5 400 000 tys. zł;
- 4) 2021 – 3 600 000 tys. zł;
- 5) 2022 – 500 000 tys. zł;
- 6) 2023 – 674 123 tys. zł;
- 7) 2024 – 1 908 626 tys. zł;
- 8) 2025 – 1 958 626 tys. zł;
- 9) 2026 – 1 958 626 tys. zł;
- 10) 2027 – 1 650 000 tys. zł;
- 11) 2028 – 1 750 000 tys. zł;
- 12) 2029 – 1 600 000 tys. zł;
- 13) 2030 – 1 600 000 tys. zł.”.

**Art. 7.** Do dnia 31 grudnia 2027 r. na obszarach EETS, na których nie stosuje się technologii wymienionych w art. 13i ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dostawcy EETS mogą oferować użytkownikom pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony urządzenia EETS umożliwiające pobór opłat wyłącznie w technologii, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 8.** Minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie KPK, o którym mowa w art. 13md ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 19 kwietnia 2023 r. za okres od dnia 19 października 2021 r. do dnia 18 marca 2023 r.

**Art. 9.** Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione prześlą po raz pierwszy ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o których mowa w art. 13md ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 marca 2023 r. za okres od dnia 19 października 2021 r. do dnia 18 marca 2023 r.

**Art. 10.** Wymóg pokrywania przez dostawcę EETS kosztów ponoszonych przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a ustawy zmienianej w art. 1, nie dotyczy kosztów powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 11.** Wymóg przekazywania przez dostawcę EETS użytkownikom EETS dokumentów księgowych, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6d ustawy zmienianej w art. 1, nie dotyczy opłat uiszczonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 12.** Minister właściwy do spraw transportu uzupełni rejestr, o którym mowa w art. 16v ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, o informacje wymienione w art. 16v ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 13.** 1. Umowy pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zostaną dostosowane do przepisów niniejszej ustawy w terminie 9 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, uznaje się, że dostawcy EETS spełnili wymagania konieczne do zawarcia umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy zmienianej w art. 1.

**Art. 14.** 1. Maksymalny limit wydatków z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw informatyzacji wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2023 – 1 230 000 zł;
- 2) 2024 – 255 000 zł;
- 3) 2025 – 255 000 zł;
- 4) 2026 – 255 000 zł;
- 5) 2027 – 255 000 zł;
- 6) 2028 – 255 000 zł;
- 7) 2029 – 255 000 zł;
- 8) 2030 – 255 000 zł;
- 9) 2031 – 255 000 zł;
- 10) 2032 – 255 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw informatyzacji monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister

właściwy do spraw informatyzacji określa wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu w wysokości niepowodującej przekroczenia limitu wydatków na dany rok.

**Art. 15.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

### I. Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy

Przedmiotowy projekt ustawy ma na celu implementację przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii* (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanej dalej „Dyrektywą”, w zakresie w jakim jest konieczne zapewnienie jego prawidłowego stosowania w krajowym porządku prawnym.

Na mocy projektowanej ustawy zmianie ulegną następujące akty prawne:

- 1) *ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.);
- 2) *ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483, z późn. zm.);
- 3) *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.);
- 4) *ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201.);
- 5) *ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 813, z późn. zm.);
- 6) *ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg* (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, z późn. zm.).

Znacząca część zagadnień ujętych w Dyrektywie była dotychczas przedmiotem *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie* (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.) oraz wydanej na jej podstawie *decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych* (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11). Powyższe przepisy unijne stworzyły ramy prawne umożliwiające oferowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (European Electronic Toll Service), zwanej dalej „usługą EETS”, certyfikowanym dostawcom, zwanym dalej „dostawcami EETS”. Usługa EETS ma na celu umożliwienie użytkownikom, którzy podpiszą umowę z dostawcą EETS, uiszczenie opłat za

przejazdu po drogach i obiektach infrastruktury drogowej na terenie Unii Europejskiej w systemach elektronicznych poprzez zawarcie jednej umowy z dostawcą EETS i za pomocą jednego urządzenia pokładowego (tzw. OBU). Przepisy unijne uregulowały prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty oraz użytkowników EETS. Dotyczą one również wymiany informacji między państwami członkowskimi, podmiotami pobierającymi opłaty, dostawcami EETS, użytkownikami dróg oraz Komisją Europejską w celu zapewnienia prawidłowości funkcjonowania usługi EETS. Wprowadzono ponadto wymagania, które powinny spełniać podmioty zaangażowane w świadczenie usługi EETS. Ustalono wreszcie specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do prawidłowego świadczenia tej usługi oraz podstawowe zasady jej świadczenia. Powołane przepisy unijne zostały wdrożone do prawa polskiego *ustawą z dnia 13 maja 2016 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. poz. 770), która weszła w życie w dniu 18 czerwca 2016 r.

Zgodnie z założeniami przyjętymi przez prawodawcę unijnego, po zawarciu umowy o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS, użytkownik EETS będzie rozliczał się bezpośrednio z tym dostawcą z tytułu z opłat naliczonych przez podmioty pobierające opłaty drogowe w sposób elektroniczny. Schemat poboru opłaty w ramach usługi EETS zakłada więc, że nie będzie konieczny bezpośredni kontakt między użytkownikiem EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Opłaty na rzecz podmiotu pobierającego opłaty będą wpłacane wyłącznie przez dostawcę EETS, który następnie będzie dokonywał stosownych rozliczeń z użytkownikiem EETS. Dostawca EETS gwarantuje podmiotom pobierającym opłaty uiszczenie wszystkich opłat za swoich klientów – użytkowników EETS – poruszających się po obszarze poboru opłat danego podmiotu pobierającego opłaty, z którym dostawca EETS zawarł stosowną umowę. W praktyce oznaczać to będzie, że to na dostawcę EETS spadnie ciężar uiszczenia opłat nawet w sytuacji, gdy użytkownik nie wywiąże się ze swojej umowy z dostawcą EETS (dostawca EETS będzie wówczas kredytował użytkownika dzięki czemu w całości zostanie zabezpieczony interes podmiotów pobierających opłaty).

W konsekwencji podstawowymi założeniami wdrożenia i funkcjonowania usługi EETS są:

- 1) jedna umowa, którą użytkownik EETS zawiera z jednym dostawcą EETS, umożliwiającą rozliczanie opłat pobieranych w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie UE;
- 2) jedno rozliczenie, które otrzymuje użytkownik EETS za naliczone mu opłaty pobierane w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej UE w danym okresie,



- 3) jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe, które pozwala na naliczanie opłat podczas podróżowania po sieciach drogowych UE.

Celem przyjęcia przepisów o EETS na szczeblu unijnym było zwiększenie interoperacyjności systemów poboru opłat na poziomie technicznym i proceduralnym poprzez stosowanie urządzeń i oprogramowania zdolnych do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Polski oraz z systemami używanymi na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.

W związku z niezadawalającym postępem działań mających na celu zapewnienie dostępu do usługi EETS na drogach objętych elektronicznymi systemami poboru opłat, Komisja Europejska podjęła prace mające na celu dokonanie oceny już przyjętych rozwiązań i zaproponowania ich modyfikacji w celu zapewnienia skutecznego rozwoju usługi EETS. Jak wykazały analizy sytuacji w państwach członkowskich UE, z zasady interoperacyjność elektronicznych systemów opłat drogowych zachodzi głównie na szczeblu krajowym. Poza tym zawarto tylko nieliczne, ograniczone w swoim zakresie umowy transgraniczne. Jednocześnie, jak wskazano w przeprowadzonej przez KE ewaluacji ex-post efektów stosowania dyrektywy 2004/52/WE i decyzji 2009/750/WE, brak zastosowania jednego, wspólnego urządzenia pokładowego w elektronicznych systemach poboru opłat drogowych na terytorium UE powoduje koszty i obciążenia dla użytkowników, którzy muszą wyposażać swoje pojazdy w wiele urządzeń pokładowych, aby móc bez przeszkód poruszać się po drogach w różnych krajach. Na 2027 r. koszty te oszacowano na 334 mln EUR rocznie. KE podkreśliła również, że brak transgranicznej interoperacyjności oznacza również koszty dla podmiotów pobierających opłaty drogowe, które muszą nabywać i obsługiwać urządzenia pokładowe działające tylko na terenie danego kraju.

Z przeprowadzonej ewaluacji wynikało, że cele ww. aktów regulujących usługę EETS pozostają w dużej mierze niezrealizowane. KE stwierdziła, że przyczynami takiego, a nie innego stanu rzeczy są:

- 1) znaczne bariery wejścia na rynek dla dostawców EETS, w tym dyskryminacja dostawców w stosunku do działających już w danych państwach krajowych operatorów poboru opłat drogowych, długie i zmieniające się procedury udzielania zezwoleń na świadczenie usługi EETS oraz brak spełniania przez systemy elektroniczne norm wynikających z prawa unijnego;

- 2) nałożenie na dostawców EETS zbyt wygórowanych wymagań warunkujących świadczenie przez nich usługi EETS, w tym obowiązek rozpoczęcia świadczenia usług we wszystkich państwach członkowskich w ciągu 24 miesięcy od oficjalnej rejestracji w państwie siedziby tego dostawcy oraz obowiązek obsługi rynku pojazdów lekkich kosztownymi urządzeniami pokładowymi ze wspomaganie satelitarnym, podczas gdy w czasie przeprowadzania oceny żaden z systemów elektronicznego poboru opłat dla pojazdów lekkich nie korzystał z pozycjonowania satelitarnego;
- 3) brak podstawy prawnej na poziomie UE w zakresie wymiany danych rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi w celu wzajemnego egzekwowania obowiązku uiszczania opłat drogowych, w wyniku czego, jak oszacowała KE, występuje uszczuplenie przychodów na całym obszarze Wspólnoty z tytułu niepobranych opłat drogowych w kwocie ok. 300 mln EUR rocznie.

Mając powyższe na względzie, prawodawca unijny zaproponował nowy akt normatywny (Dyrektywę), której celem jest wyeliminowanie ww. najważniejszych niedociągnięć w obowiązujących przepisach dotyczących usługi EETS, tak aby stały się one bardziej skuteczne w realizacji celów Wspólnoty. Zgodnie z intencją KE, poprzez poprawę warunków ramowych na rynku elektronicznego poboru opłat drogowych nowe prawodawstwo unijne w postaci Dyrektywy przyczyni się do urzeczywistnienia rynku wewnętrznego i jednolitego rynku cyfrowego. Ponadto, poprzez ułatwienie uruchomienia i funkcjonowania systemów elektronicznego poboru opłat drogowych, umożliwi ona szersze stosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”. Ramy prawne dotyczące transgranicznej wymiany danych rejestracyjnych użytkowników dróg naruszających obowiązki związane z uiszczaniem opłat drogowych przyczynią się z kolei do osiągnięcia celów politycznych UE w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości i praw podstawowych, przy czym podkreślić należy, że redagując przedmiotowe przepisy KE dążyła do poszanowania obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

KE przyjęła ostatecznie wariant strategiczny dalszego uregulowania i funkcjonowania usługi EETS w drodze rynkowej, a wszystkie problemy miały zostać rozwiązane poprzez przyjęcie Dyrektywy kompleksowo regulującej najistotniejsze sprawy związane z usługą EETS, przy czym część kwestii, szczególnie technicznych i administracyjnych, miała zostać uregulowana w aktach wykonawczych wydanych przez KE na podstawie Dyrektywy. Wariant ten został wybrany ze względu na swoją wysoką skuteczność i najwyższą wydajność (koszty vs. korzyści) w realizacji celów, przy ogólnie pozytywnych skutkach ubocznych. Łączne szacowane przez

KE korzyści netto preferowanego wariantu strategicznego (korzyści minus koszty) wynoszą 254 mln EUR do roku 2025.

Zastrzec należy, że wprowadzenie przez unijnego ustawodawcę ram prawnych dla funkcjonowania usługi EETS nie ma na celu ingerencji w podstawowe zasady poboru opłat za przejazd na obszarze UE. W związku z powyższym projektowana ustawa, wdrażająca Dyrektywę, w żaden sposób nie wpływa na rodzaje pojazdów objętych opłatą, wysokość stawek opłat oraz sieć dróg płatnych. Wejście w życie projektowanej ustawy nie spowoduje więc wzrostu obciążeń użytkowników dróg z tytułu opłat za przejazd pobieranych na terytorium RP. Usługa EETS ma bowiem na celu wyłącznie ułatwienie wnoszenia poboru opłat za przejazd w systemach elektronicznych stosowanych na terytorium UE, a więc reguluje jedynie kwestie dotyczące metod uiszczania tych opłat. Państwa członkowskie zachowują natomiast podstawowe kompetencje dotyczące kształtowania obowiązku ponoszenia opłat drogowych. Oczywiście usługa EETS jest świadczona przez przedsiębiorców na zasadach rynkowych i korzystanie z niej może oznaczać konieczność wypłaty stosownego wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS, niemniej usługa ta ma charakter fakultatywny i jedynie do podmiotu obowiązującego do wnoszenia opłat należeć będzie decyzja czy korzyści z usługi EETS przewyższają koszty związane z korzystaniem z tej usługi. Ze względu na charakter usługi EETS zakładać można, że największym zainteresowaniem usługa ta będzie cieszyć się wśród przewoźników drogowych zajmujących się transportem międzynarodowym.

Obecnie w Polsce 1 dostawca EETS świadczy usługę EETS, a do podmiotów pobierających opłaty (SzeF KAS) zgłaszają się dostawcy zainteresowani taką możliwością, prowadzący prace aby spełnić wymagane ku temu warunki. Usługa EETS jest oferowana w niektórych innych krajach UE np. w Niemczech, Belgii czy Austrii.

Podkreślić należy, że do stosowania przepisów projektowanej ustawy obowiązane będą te podmioty pobierające opłaty drogowe, które wykorzystują w tym celu systemy elektroniczne, w których stosowane są urządzenia pokładowe (tzw. OBU) lub technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (tzw. ANPR). Obecnie powyższe kryteria spełniają:

- 1) SzeF Krajowej Administracji Skarbowej, który pobiera opłatę elektroniczną od pojazdów ciężkich i autobusów, w elektronicznym systemie poboru opłat wykorzystującym technologię radiową (do dnia 30 września 2021 r.) oraz w systemie opartym na pozycjonowaniu satelitarnym (od 24 czerwca 2021 r). Fakultatywnie pobiera w sposób elektroniczny opłatę za przejazd autostradami państwowymi od samochodów osobowych w nowym i starym systemie;

- 2) koncesjonariusz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (autostrada A4 na odcinku Katowice – Kraków), który umożliwia wnoszenie opłat w systemie elektronicznym, zarówno za pośrednictwem OBU, jak i z wykorzystaniem technologii ANPR;
- 3) koncesjonariusz Gdańsk Transport Company S.A. (autostrada A1 na odcinku Gdańsk – Toruń), który umożliwia wnoszenie opłat w systemie elektronicznym wykorzystującym technologię ANPR.

Dodać należy, że od uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (od 24 czerwca 2021 r.) w definicji obszaru EETS mieści się zarówno pobór opłaty elektronicznej jak i pobór opłat od samochodów osobowych na autostradach państwowych wykonywany przez Szefa KAS, z wykorzystaniem technologii pozycjonowania satelitarnego. Podobnie bowiem jak w przypadku poboru opłaty elektronicznej od pojazdów ciężkich do wnoszenia opłat za przejazd autostradami państwowymi są wykorzystywane urządzenia spełniające przesłanki, dla uznania je za urządzenia pokładowe w rozumieniu Dyrektywy. Zastrzec jedynie należy, że w przypadku samochodów osobowych wnoszenie opłat za pośrednictwem urządzenia instalowanego lub przewożonego w pojeździe będzie stanowić jedną z dwóch dopuszczalnych metod płatności – druga metoda, wykup biletu na określoną trasę przejazdu, nie podlega natomiast przepisom Dyrektywy. Nowe zasady poboru opłat od samochodów osobowych wprowadza *ustawa z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1005).

Konieczność podjęcia prac nad projektowaną ustawą o zmianie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz innych ustaw jest bezwzględnie konieczna, ponieważ ma ona na celu wdrożenie prawa wtórnego Unii Europejskiej. Jako, że zakres stosowania ww. przepisów unijnych obejmuje kwestie związane z poborem danin jakimi są opłaty drogowe, których obowiązek uiszczenia wynika z przepisów rangi ustawowej, Dyrektywa musi zostać zaimplementowana do krajowego porządku prawnego w drodze ustawy (z zastrzeżeniem aktów wykonawczych wydanych na podstawie Dyrektywy, które będą miały bezpośrednie zastosowanie). Identyczne rozwiązanie przyjęto w celu implementacji przepisów dyrektywy 2004/52/WE i decyzji KE 2009/750/WE. Obowiązują bowiem 2 rozporządzenia Komisji:

– rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2020, str. 41),

– rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylecia decyzji 2009/750/WE. Oczekiwanym efektem prac nad projektowanym aktem prawnym jest zapewnienie pełnej zgodności prawodawstwa krajowego z przepisami Dyrektywy przy jednoczesnym zabezpieczeniu prawidłowego poboru opłat drogowych na terytorium RP z wykorzystaniem usługi EETS.

## **II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W Dyrektywie co do zasady zachowano podstawowe zasady funkcjonowania usługi EETS, przenosząc do niej stosowne regulacje z powołanej już decyzji 2009/750. Niemniej dokonano również pewnych istotnych zmian, które zgodnie z założeniem prawodawcy unijnego powinny zwiększyć konkurencyjność usługi EETS oraz jej dostępność dla użytkowników dróg. Najistotniejsze regulacje wynikające z konieczności wdrożenia Dyrektywy wprowadza się w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która zawiera szczegółowe ramy prawne dla świadczenia usługi EETS. Oprócz zmian stanowiących konsekwencję przeniesienia regulacji zawartych w decyzji 2009/750/WE wprost do Dyrektywy, co wymusza odpowiednie dostosowanie obowiązujących przepisów krajowych, w projekcie przewiduje się ponadto dodanie przepisów wdrażających nowe rozwiązania przewidziane w Dyrektywie w zakresie usługi EETS, a w szczególności:

- 1) rozszerzenie zakresu stosowania usługi EETS na elektroniczne systemy poboru opłat, w których wykorzystywana jest technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR)

Dotychczas usługa EETS miała być świadczona jedynie w tych elektronicznych systemach poboru opłat, w których zastosowanie mają urządzenia do poboru opłat. Niemniej, jak stwierdziła KE, systemy poboru opłat oparte na technologii automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych mogą być odpowiedniejsze dla małych obszarów, gdzie używanie OBU powodowałoby powstanie nieproporcjonalnych kosztów lub obciążeń administracyjnych, w związku z czym podjęto decyzje o rozszerzeniu zakresu stosowania świadczenia usługi EETS również na systemy opłat drogowych ANPR.

- 2) złagodzenie podstawowych warunków świadczenia usługi EETS dla dostawców EETS, w wyniku czego nie będzie już obowiązku zawarcia przez tych dostawców umów ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS na terytorium UE oraz zmianie ulegną przesłanki wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym, dostawca EETS ma 24 miesiące od dnia rejestracji w państwie członkowskim jego siedziby na zawarcie umów z wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty w sposób elektroniczny na terytorium UE. Nowelizowane przepisy łagodzą ten wymóg, ponieważ zarejestrowany dostawca EETS będzie musiał zawrzeć umowy w sprawie świadczenia EETS obejmujące wszystkie obszary EETS na terytorium co najmniej czterech państw członkowskich w ciągu 36 miesięcy od dnia ich rejestracji. Dodatkowo ww. dostawcy EETS muszą zawrzeć umowy obejmujące wszystkie obszary EETS w danym państwie członkowskim w ciągu 24 miesięcy od zawarcia pierwszej umowy w tym państwie członkowskim. W konsekwencji, wydłużony zostanie nie tylko termin na zawarcie umów (z 24 do 36 miesięcy), lecz także znacząco ograniczeniu ulega liczba państw, w których dostawca EETS musi zawrzeć stosowne umowy (wystarczą jedynie cztery państwa w miejsce dotychczasowej zasady, że umowy muszą objąć wszystkie państwa, w których znajdują się obszary EETS).

- 3) wprowadzenie regulacji dotyczących harmonogramu wdrażania nowych elektronicznych systemów poboru opłat albo dokonywania istotnych zmian w tych systemach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu dostawcom EETS na dostosowanie składników interoperacyjności EETS

Wprowadza się nowe regulacje mające na celu umożliwienie dostawcom EETS świadczenia usługi EETS w nowych lub w istotnie zmienionych systemach elektronicznego poboru opłat drogowych od pierwszego dnia funkcjonowania nowego systemu bądź implementacji zmiany w danym systemie poboru opłat.

- 4) wprowadzenie jednoznacznego obowiązku wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty wraz z określeniem podstawowych zasad ustalania jego wysokości

W dotychczasowym prawodawstwie unijnym brakowało przepisów obligatoryjnie nakazujących wypłatę przez podmioty pobierające opłaty wynagrodzenia dla dostawców EETS w związku ze świadczeniem przez nich usługi EETS. Kwestia ta

pozostała więc w gestii państw członkowskich, przy czym KE od początku wskazywała na zasadność wypłaty ww. wynagrodzenia ze względu na fakt, że uiszczenie opłat za pośrednictwem usługi EETS oznacza obniżenie kosztów podmiotu pobierającego opłaty (m. in. w związku z koniecznością braku obowiązku zapewnienia urządzeń pokładowych dla użytkowników dróg i rozliczania tych użytkowników z poniesionych opłat). W celu uniknięcia wątpliwości w powyższym zakresie, nowe regulacje dotyczące usługi EETS explicite przewidują obowiązek zapłaty wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS przez podmioty pobierające opłaty oraz ustalają podstawowe zasady ustalania wysokości tego wynagrodzenia, które powinny być przejrzyste i niedyskryminacyjne.

- 5) wprowadzenie obowiązku upoważnienia dostawców EETS przez podmioty pobierające opłaty do wystawiania użytkownikom EETS dokumentów księgowych związanych z ponoszeniem opłat drogowych

Zasada jednego dokumentu rozliczeniowego z tytułu dokonania płatności za przejazdy wszystkimi drogami na obszarze UE, gdzie stosowane są elektroniczne systemy poboru opłat jest jednym z podstawowych założeń funkcjonowania usługi EETS od początku jej ustanowienia. Niemniej kwestia ta nie została w żaden sposób zaadresowana w dotychczasowych przepisach unijnych w tym zakresie. W związku z powyższym Dyrektywa jednoznacznie przesądziła, że dostawcy EETS powinny zostać upoważnieni przez podmioty pobierające opłaty do wystawienia dokumentów księgowych (np. faktur) dla użytkowników EETS, co pozwoli na rzeczywiste wdrożenie zasady jednego rozliczenia w ramach usługi EETS.

- 6) nałożenie nowych obowiązków na podmioty świadczące krajowe usługi poboru opłat drogowych w zakresie sposobu prowadzenia księgowości i udostępniania organom pojedynczym informacji o wynagrodzeniu otrzymywanym z tytułu świadczenia tej usługi

W celu zapewnienia możliwości porównania wynagrodzeń płaconych przez podmioty pobierające opłaty wykonawcom/operatorom elektronicznych systemów poboru opłat z wynagrodzeniami oferowanymi dostawcom EETS wprowadza się obowiązek prowadzenia odrębnej księgowości. Oprócz tego organom pojedynczym rozpoznającym spory dotyczące usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty nadano nowe uprawnienie do uzyskiwania informacji

o sposobie ustalania ww. wynagrodzenia w celu weryfikacji czy dostawcy EETS nie są dyskryminowani.

- 7) szczegółowe określenie zasad wymiany i przetwarzania danych związanych ze świadczeniem usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty lub kontrolującymi prawidłowość ich uiszczenia, a także podmiotami zarządzającymi drogami lub zarządzającymi ruchem na drogach

Usługa EETS wymaga przetwarzania danych osobowych użytkowników EETS nie tylko w celu zapewnienia prawidłowego świadczenia tej usługi, ale także jest konieczne dla kwestii, które jedynie pośrednio są związane z tą usługą, takich jak kontrola prawidłowości uiszczania opłat drogowych i realizacja obowiązku podatkowego spoczywającego na podmiocie pobierającym opłaty. W tym celu konieczne jest ustanowienie w przepisach powszechnie obowiązującego prawa podstawy do przetwarzania danych osobowych. W związku z powyższym w stosunku do obecnego stanu prawnego przewidziano bardziej szczegółowe regulacje dotyczące przetwarzania danych osobowych w związku ze świadczeniem usługi EETS.

- 8) szczegółowe określenie obowiązków użytkowników EETS, których celem jest zapewnienie prawidłowego poboru opłat za przejazd w ramach usługi EETS, wraz ze wprowadzeniem sankcji za naruszenie tych obowiązków

Dyrektywa oraz wydane na jej podstawie rozporządzenie delegowane 2020/203 nałożyły na użytkowników EETS następujące obowiązki w związku z korzystaniem z usługi EETS:

- a) obowiązek zapewnienia prawidłowego działania urządzenia pokładowego EETS podczas przejazdu po obszarze EETS,
- b) obowiązek zapewnienia, że urządzenie pokładowe EETS jest używane podczas przejazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia dostarczoną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS,
- c) obowiązek zapewnienia, w sytuacji gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jedno urządzenie pokładowe, że prawidłowo działać będzie urządzenie pokładowe EETS, które umożliwia pobór opłat na danym obszarze EETS,



- d) obowiązek przekazania zgodnych ze stanem faktycznym danych dostawcy EETS niezbędnych do prawidłowej realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS, w tym danych, na podstawie których ustala się wysokość opłaty za przejazd.

Powyższe regulacje stanowią wyjątek od zasady, zgodnie z którą to na dostawcy EETS spoczywa odpowiedzialność za uiszczenie opłaty naliczonej za przejazdy pojazdu należącego do użytkownika EETS po obszarze EETS. W związku z powyższym konieczne jest zapewnienie państwu możliwości sankcjonowania naruszeń prawa popełnionych przez użytkowników EETS, które skutkują brakiem uiszczenia opłaty elektronicznej lub uiszczeniem jej w niepełnej wysokości. Proponuje się w tym zakresie stosowanie kar pieniężnych nakładanych w drodze decyzji administracyjnej, tak jak to ma miejsce już w obowiązujących przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w stosunku do innych naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

- 9) określenie podstawowych elementów umowy zawieranej przez użytkownika EETS z dostawcą EETS

Jako, że sama Dyrektywa, jak i akty wykonawcze wydawane przez Komisję Europejską pozwalają na ustalenia zakresu przedmiotowego najistotniejszych postanowień umowy o świadczenie usługi EETS, której stronami są użytkownik EETS i dostawca EETS, proponuje się określenie essentialia negotii tej umowy bezpośrednio w projektowanej ustawie. Taka zmiana będzie miała pozytywny skutek szczególnie dla użytkownika EETS, zwiększając jego ochronę w stosunkach prawnych z dostawcą EETS.

- 10) obowiązek posiadania przez wszystkie podmioty pobierające opłaty w elektronicznych systemach poboru opłat, w których stosowane są OBU, środowiska testowego dla dostawców EETS w celu weryfikacji oferowanych przez nich OBU EETS

W dotychczasowym stanie prawnym prawodawca przewidywał, że testy składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawcę EETS będą miały w praktyce miejsce wyłącznie w ramach procedury dopuszczenia dostawcy do świadczenia usługi na danym obszarze EETS. W przedmiotowym zakresie nastąpiła zmiana, z której wynika, że przedmiotowe testy, w szczególności obejmujące kompatybilność urządzenia pokładowego, będą mogły zostać przeprowadzone na wniosek dostawcy EETS w oderwaniu od ww. procedury. W tym celu podmioty pobierające opłaty zostały zobowiązane do zapewnienia środowiska testowego umożliwiającego przeprowadzenie

testów i, w razie zakończenia ich pozytywnym wynikiem, wydania dostawcy EETS stosownego certyfikatu.

- 11) wyznaczenie organu dedykowanego do wstępnych kontaktów administracyjnych pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty

Każde państwo członkowskie posiadające co najmniej dwa obszary EETS, takie jak Rzeczpospolita Polska, zostało zobowiązane do wyznaczenia biura kontaktowego dla dostawców EETS w celu koordynowania wstępnych kontaktów z podmiotami pobierającymi opłaty. Proponuje się aby funkcję tę pełnił minister właściwy do spraw transportu.

- 12) wprowadzenie odesłań do aktów wykonawczych wydawanych przez Komisję w przypadkach określonych w Dyrektywie, które mają bezpośrednie zastosowanie i nie wymagają dodatkowego wdrożenia w przepisach krajowych

Zgodnie z nowym podejściem, Dyrektywa odsyła w ściśle określonym zakresie do uregulowania kwestii związanych z usługą EETS w drodze aktów wykonawczych (rozporządzeń delegowanych), które co do zasady mają bezpośrednie zastosowanie w porządku krajowym państw członkowskich. Niemniej projektodawca uznaje za zasadne jednoznaczne wskazanie w ustawie materii, w której Dyrektywa przewiduje wydanie tych aktów oraz podaje podstawę prawną do ich wydania. W celu zapewnienia prostszego dostępu do treści aktów wykonawczych, minister właściwy do spraw transportu będzie publikował, w drodze obwieszczenia, wykaz aktów wykonawczych wydanych przez Komisję na podstawie Dyrektywy.

Oprócz kwestii związanych z usługą EETS projekt ustawy zakłada wprowadzenie w przepisach krajowych zupełnie nowego mechanizmu ustanowionego Dyrektywą, to jest transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych. Co istotne, w zamierzeniu prawodawcy unijnego mechanizm ten będzie dotyczył wszystkich opłat drogowych niezależnie od tego, w jakim systemie są one pobierane. Tak więc omawianą regulacją mogą zostać objęte m. in. systemy elektroniczne i manualne (brankowe) czy też systemy winietowe, oczywiście, jeśli przepisy danego państwa wprowadzają sankcję za naruszenie obowiązku uiszczenia tych opłat. Wskazać przy tym należy, że dla wymiany danych bez znaczenia pozostaje rodzaj sankcji stosowanych w danym państwie (odpowiedzialność administracyjna albo karno-wykroczeniowa). Tak więc przepisy o transgranicznej wymianie danych będą miały zastosowanie niezależnie od kwalifikacji prawnej popełnionego naruszenia.

Dzięki temu rozwiązaniu każde państwo członkowskie będzie w stanie pozyskać informacje o podmiocie naruszającym przepisy z państwa rejestracji pojazdu, nawet jeśli pojazd opuścił terytorium państwa, na którym popełniono naruszenie. Na podstawie uzyskanych w ten sposób informacji będą mogły zostać podjęte czynności w celu wymierzenia sankcji podmiotowi, który dopuścił się naruszenia.

Dyrektywa wzoruje się w tym zakresie na rozwiązaniach przyjętych w *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego* (Dz. Urz. UE L 68 z 13.03.2015, str. 9), która została wdrożona w dziale III rozdziale 2c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W związku z powyższym projektodawca zakłada, że wymiana danych podmiotów naruszających obowiązek uiszczenia opłat za przejazd odbywać się będzie za pośrednictwem istniejącego już Krajowego Punktu Kontaktowego (KPK) utworzonego na mocy przepisów o ruchu drogowym, a wykorzystywane w tym zakresie rozwiązania techniczne będą zbliżone do tych, które zostały przyjęte dla wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Generalnie przepisy o transgranicznej wymianie danych będą zawarte w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jako podstawowej ustawie regulującej obowiązki korzystających z dróg do ponoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w żadnym przepisie nie reguluje przedmiotowej kwestii, w związku z czym dodanie nowych regulacji w dziale III rozdziale 2c w omawianym zakresie pozbawione byłoby uzasadnienia, zagrażając spójności i przejrzystości systemu prawa.

W odniesieniu do przepisów umożliwiających transgraniczną wymianę informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, konieczne jest wyznaczenie w projektowanej ustawie punktu kontaktowego dedykowanego do wymiany danych poprzez rozszerzenie kompetencji istniejącego już Krajowego Punktu Kontaktowego oraz określenie:

- 1) krajowych podmiotów uprawnionych do wymiany danych, to jest:
  - a) Głównego Inspektora Transportu Drogowego – w zakresie naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (jest to jedyny organ uprawniony do nakładania sankcji za te naruszenia),

- b) Szefa KAS – w zakresie naruszeń obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą pobieranych przez ten organ (jest to jedyny organ uprawniony do nakładania sankcji za te naruszenia);
- 2) zakresu danych podlegających wymianie;
  - 3) trybu wymiany danych;
  - 4) trybu sporządzania i doręczania zawiadomień o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary administracyjnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej w przypadku stwierdzenia niewniesienia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS, w oparciu o dane uzyskane za pośrednictwem KPK;
  - 5) trybu postępowania w przypadku stwierdzenia przejazdu po terytorium RP pojazdu, na którego właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną albo opłatę dodatkową w wyniku wymiany danych;
  - 6) trybu sporządzania sprawozdań dotyczących korzystania z danych podlegających wymianie;
  - 7) szczegółowych zasad ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku z wymianą danych.

Co do zasady gros zmian przepisów przewidzianych w projektowanej nowelizacji zostanie dokonany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zmiany w pozostałych ustawach będą natomiast miały charakter wynikowy, z tym wyjątkiem, że w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym przewiduje się uregulowanie jednej kwestii merytorycznej, to jest zasad sporządzania i doręczania wezwań do wniesienia opłaty dodatkowej za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS kierowanych do podmiotów, których dane zostaną ustalone w wyniku transgranicznej wymiany danych.

### **III. Uzasadnienie szczegółowe przepisów projektowanej ustawy – zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

#### **1) art. 4**

W pierwszej kolejności konieczne jest zmodyfikowanie i doprecyzowanie definicji „obszaru EETS”, a więc pojęcia kluczowego z punktu widzenia regulacji dotyczących usługi EETS. Tylko bowiem te obszary poboru opłat, które spełniają przesłanki określone w Dyrektywie

podlegają jej przepisom w omawianym zakresie. Co istotne, Dyrektywa przewiduje, że za obszary EETS uznaje się nie tylko tę infrastrukturę drogową, na której opłaty pobierane są w co najmniej jednej z trzech technologii „elektronicznych” w dotychczasowym rozumieniu (pozycjonowanie sanitarne, łączność ruchomą, technologię mikrofalową 5,8 GHz), ale również naliczanie opłat w oparciu o automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdów (ANPR). Tak więc na tych obszarach, gdzie opłaty drogowe są pobierane z wykorzystaniem technologii ANPR również będzie świadczona usługa EETS. W przedmiotowym zakresie projektowana ustawa wdraża dwa przepisy Dyrektywy, tj. art. 2 pkt 8 i 10, które definiują pojęcia „obszaru EETS” i „systemu elektronicznego poboru opłat drogowych”.

Wprowadzenie definicji podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS, czyli podmiot pobierający opłaty za korzystanie z dróg publicznych na obszarze EETS znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi nie tylko wdrożenie art. 2 ust. 3 Dyrektywy, ale ma również na celu zapewnienie większej przejrzystości krajowych przepisów w tym zakresie (m. in. poprzez znaczne zmniejszenie liczby stosowanych odesłań).

Zmiana definicji dostawcy EETS wynika z konieczności wdrożenia art. 2 pkt 6 Dyrektywy, który w miejsce dotychczas stosowanego pojęcia „osoba prawna” jako oznaczenia formy organizacyjnej dostawcy EETS posługuje się szerszym pojęciem „podmiotu”.

Wprowadzenie definicji umowy zawieranej pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na danym obszarze EETS, na podstawie której dostawca EETS jest uprawniony do świadczenia usługi EETS na tym obszarze, ma przede wszystkim na celu zapewnienie większej czytelności ustawy (brak konieczności stosowania licznych odesłań). Jednocześnie konieczność zawarcia ww. umowy w celu świadczenia usługi EETS wynika z art. 5 ust. 1 i 2 Dyrektywy.

Dodanie w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych definicji pojęć „składników interoperacyjności EETS” i „przydatności do stosowania w EETS” stanowi implementację, odpowiednio, art. 2 pkt 13 i 14 Dyrektywy.

Projektodawca, w celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości, wprowadza ponadto na gruncie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych definicję „upoważnionego przedstawiciela”, a więc przedstawiciela w rozumieniu art. 4 pkt 25 *ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854), uprawnionego do reprezentowania dostawcy EETS przy ocenie przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS posiadanych przez tego dostawcę.

Zdefiniowanie „usługi poboru opłat” jest konieczne w celu zapewnienia wdrożenia art. 2 pkt 1 Dyrektywy, przy czym przesłanki dla uznania danej usługi za usługę poboru opłat dostosowano do uwarunkowań przepisów krajowych. Jednocześnie, w związku z definicją usługi EETS określoną w art. 2 pkt 5 Dyrektywy, powyższe przesłanki dla uznania danej usługi za „usługę poboru opłat” mają również zastosowanie do usługi EETS. W tym kontekście wskazać należy, że okoliczność, iż dostawca EETS świadczy usługę EETS i umożliwia korzystającym z dróg realizację obowiązku ponoszenia opłat drogowych nie oznacza, że dostawca przejmuje funkcję podmiotu pobierającego te opłaty. Z konstrukcji usługi EETS wynika bowiem, że dostawca EETS jest gwarantem tego, że opłaty naliczone przez urządzenie pokładowe EETS zostaną uiszczone w całości, a podmiot pobierający opłaty rozlicza się w tym zakresie wyłącznie z dostawcą EETS. Dlatego konieczne jest zachowanie dotychczasowej konstrukcji, która zgodnie z art. 16n ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oznacza, że opłatę za przejazd uiszcza dostawca EETS, który z kolei pobiera odpowiednik tej opłaty od użytkownika EETS. Wykluczyć bowiem należy sytuację, w której będziemy mieli de facto do czynienia z dwoma opłatami drogowymi albo dostawca EETS w sposób domniemany przejmie funkcję poborcy opłaty drogowej. Powyższe mogłoby skutkować negatywnymi, trudnymi do skwantyfikowania skutkami podatkowymi dla podmiotów pobierających opłatę na podstawie obowiązujących przepisów ustawowych.

W celu wdrożenia art. 2 pkt 24 Dyrektywy wprowadza się definicję Krajowego Punktu Kontaktowego przeznaczonego do transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych. Mając na względzie ekonomikę realizacji zadań przez administrację publiczną, projektodawca uważa za zasadne wykorzystanie w tym zakresie zasobów organizacyjnych i technologicznych Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Pozostałe definicje w art. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zostały wprowadzone w celu zapewnienia większej czytelności przepisów ustawy (zmniejszenia liczby odesłań) i zarazem ich skrócenia.

## **2) art. 13haa**

Jako, że Dyrektywa zastąpiła dotychczas obowiązujące ustawodawstwo unijne, zmieniła się również podstawa do funkcjonowania Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, w którego pracach uczestniczy przedstawiciel ministra właściwego do spraw transportu. W powyższym zakresie ustawa dokonuje więc implementacji art. 31 ust. 1 Dyrektywy.

### 3) art. 13i

Regulacje zawarte w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych są postanowieniami o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania elektronicznych systemów poboru opłat na terytorium RP. W związku z powyższym w celu wdrożenia Dyrektywy konieczne jest dokonanie szeregu zmian w tym przepisie.

Po pierwsze, dostosowuje się nazewnictwo technologii poboru opłat do terminologii stosowanej w Dyrektywie tak aby zapewnić pełną spójność obowiązujących regulacji. W tym kontekście dokonuje się więc częściowej implementacji art. 3 ust. 1 Dyrektyw (w pozostałym zakresie przepis ten jest już wdrożony do krajowego ustawodawstwa). Zmiany w ust. 1 art. 13i mają charakter terminologiczno-porządkujący, gdyż usunięta jest również data 1 stycznia 2007 r. jako że data ta już wyekspirowała. Natomiast mając na względzie charakter terminologiczny zmiany w ust. 1 nie ma konieczności wprowadzania przepisów przejściowych dotyczących systemów elektronicznego poboru opłat.

W ust. 1b jednoznacznie przesądza się, że użytkownicy EETS korzystają z opłat abonamentowych lub zryczałtowanych na tych samych zasadach jak inni korzystający z dróg publicznych, co stanowi wdrożenie art. 6 ust. 5 Dyrektywy.

Kolejny przepis, dodawany w ust. 1c, ma na celu jednoznaczne przesądzenie, że dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek. Powyższe przesądzenie jest konieczne ze względu na stosunkowo skomplikowany układ stosunków prawnych i podział obowiązków związanych z poborem i uiszczaniem opłat za przejazd pomiędzy dostawcą EETS, użytkownikiem EETS i podmiotem pobierającym opłaty. Jak wskazuje preambuła do Dyrektywy usługa EETS jest usługą rynkową, a więc jest to działalność gospodarcza w rozumieniu *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.), której immanentną cechą, zgodnie z art. 3 tej ustawy, jest działanie we własnym imieniu. Wskazuje na to zresztą definicja usługi EETS (art. 2 pkt 5 w zw. z pkt 1 Dyrektywy). Co do zasady, z wyłączeniem przypadków, gdy Dyrektywa albo wydane na jej podstawie akty wykonawcze wyraźnie nakładają na użytkowników EETS konkretne obowiązki związane z procesem uiszczania opłat, to Dostawca EETS ponosi odpowiedzialność za realizację obowiązku wniesienia opłat za przejazd naliczonych za pomocą urządzenia pokładowego EETS. Dalsze rozliczenia w tym zakresie pomiędzy dostawcą EETS a użytkownikiem EETS pozostają poza zainteresowaniem podmiotu pobierającego opłaty, co wynika z art. 10 ust. 2 i art. 14 ust. 1 Dyrektywy. Poza tym rzeczony przepis implementuje art. 21 ust. 1 zdanie czwarte Dyrektywy, zgodnie z którym państwo członkowskie nie ponosi

odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez nie rejestrze dostawców EETS. W ocenie projektodawcy w pełni uprawnione jest rozciągnięcie ww. regulacji także na tych dostawców EETS, którzy działają na obszarze RP, a są zarejestrowani w innych państwach członkowskich UE. W tym ostatnim przypadku bowiem dostawcy EETS zawierają umowy bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty, bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej w postaci uzyskania pozytywnej decyzji rejestracyjnej ministra właściwego do spraw transportu. Dostawca EETS działa bowiem na własny rachunek, a więc to on ponosi, z zastrzeżeniami wynikającymi z przepisów powszechnie obowiązującego prawa, ryzyko związane ze świadczeniem usługi EETS i to jego obciążają wszelkie ewentualne negatywne konsekwencje z nią związane, także finansowe.

Nowelizacja ust. 2 i 3 omawianego przepisu wynika z konieczności uwzględnienia w krajowym prawodawstwie, odpowiednio, art. 6 ust. 3 i art. 2 pkt 11 Dyrektywy. Projektodawca uznaje za zasadne wskazać, że podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS są obowiązane umożliwiać świadczenie usługi EETS na zasadach określonych nie tylko w przepisach krajowych, ale także bezpośrednio stosowalnych aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520, a więc w rozporządzeniu delegowanym Komisji 2020/203 oraz rozporządzeniu delegowanym Komisji 2020/204, które zostały przyjęte w dniu 28 listopada 2019 r. W przepisie dotyczącym obowiązku zapewniania urządzeń pokładowych do poboru opłat przez podmioty pobierające opłaty uwzględnia się nową definicję tego urządzenia, zgodnie z którym może ono być również przewożone w pojeździe (a nie tylko w nim instalowane).

Dodano również przepis, że usługę poboru opłat na obszarze EETS może świadczyć również podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez głównego dostawcę działającego w imieniu lub na jego rzecz, do którego należy w szczególności zawieranie umów z korzystającymi z dróg, Przepis ten wdraża art. 2 pkt 2 i 16 Dyrektywy. Konieczność zastosowania opisanego rozwiązania wynika chociażby z zawartej w art. 2 pkt 16 Dyrektywy definicji „głównego dostawcy usług”, z której wynika, że jest to podmiot, który otrzymuje wynagrodzenie, a więc jest w istocie wykonawcą działającym dla podmiotu pobierającego opłaty.

Pełnej implementacji art. 2 pkt 11 Dyrektywy projektodawca dokonuje w nowym ust. 3<sup>1</sup>, który w ślad za Dyrektywą definiuje urządzenie pokładowe na potrzeby poboru w systemie elektronicznego poboru opłat. Na tej podstawie będzie możliwe ustalenie czy urządzenie do



poboru opłat stosowane w danym systemie poboru opłat spełnia ogólne wymagania do uznania go za takowe w rozumieniu Dyrektywy. Przedmiotowa zmiana jest wynikiem tego, że nowe regulacje Dyrektywy poprzez urządzenie pokładowe uznają każde urządzenie stosowane do poboru opłat w elektronicznym systemie poboru opłat, a więc nie tylko dedykowane urządzenie pokładowe instalowane w pojeździe w tradycyjnym rozumieniu, ale także urządzenia mobilne (np. Smartphone) z odpowiednim oprogramowaniem czy zewnętrzne systemy lokalizacyjne. Zwiększa to możliwość dostawców EETS w zakresie udostępniania urządzeń do poboru opłat różnych typów, dostosowanych do potrzeb poszczególnych użytkowników EETS.

Z kolei w ust. 3<sup>2</sup> wdrażana jest norma zawarta w art. 3 ust. 3 Dyrektywy, która wprowadza dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń na potrzeby pobierania opłat w systemach wykorzystujących technologię pozycjonowania satelitarnego, wprowadzanych do obrotu po dniu 19 października 2021 r. Urządzenia te powinny być bowiem zdolne do komunikowania się z systemami GALILEO i EGNOS.

Ze względu na Dyrektywę, jak i wydane na jej podstawie rozporządzenie delegowane Komisji 2020/203 w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych, konieczne jest zmodyfikowanie zawartych w art. 13i przepisów określających obowiązki korzystających z dróg publicznych w związku z obowiązkiem ponoszenia opłaty elektronicznej. Według projektodawcy w świetle regulacji unijnych należy przyjąć, że to na użytkowniku EETS spoczywa obowiązek zapewnienia prawidłowego działania urządzenia EETS podczas przejazdu drogą płatną. Wynika to przede wszystkim z art. 3 ust. 2 rozporządzenia 2020/203, zgodnie z którym użytkownicy EETS podejmują wszelkie możliwe środki celem zapewnienia sprawności urządzenia pokładowego w czasie poruszania się pojazdu po obszarze objętym EETS, na którym wymagane jest urządzenie pokładowe. Dodatkowo, na mocy art. 3 ust. 3 ww. rozporządzenia, użytkownik EETS ponosi odpowiedzialność za używanie urządzenia EETS zgodnie z instrukcją przekazaną przez dostawcę EETS. Ze szczegółowym obowiązkiem przewidywanym przez samą Dyrektywę mamy natomiast do czynienia w jej art. 10 ust. 2 zdanie drugie – jeżeli na pokładzie pojazdu są zainstalowane lub przewożone co najmniej dwa urządzenia pokładowe, użytkownik EETS odpowiedzialny jest za używanie lub aktywowanie urządzenia istotnego z punktu widzenia danego obszaru EETS. Wdrożenie prawa unijnego w przedmiotowym zakresie wiąże się z koniecznością modyfikacji już zawartych w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przepisów określających obowiązki

korzystających z dróg publicznych (właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów) oraz kierowców w związku z obowiązkiem ponoszenia opłat w elektronicznym systemie poboru opłat za przejazd (ust. 4aa–4c) albo wprowadzenia całkowicie nowych regulacji w tym zakresie (ust. 4d i 4e). Należało przy tym uwzględnić obowiązujący w prawie krajowym podział obowiązków spoczywających na poszczególnych podmiotach w związku z uiszczaniem opłat elektronicznych. Konsekwencją wprowadzenia nowych obowiązków jest proponowane dodanie w art. 13k ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przepisów sankcjonujących ewentualne ich naruszenie.

#### **4) art. 13j**

Zmiana w ust. 1 pkt 2 omawianego przepisu ma na celu doprecyzowanie pojęcia urządzenia pokładowego, które jest istotne z tego względu, że na mocy art. 1 ust. 2 i 3 Dyrektywy tylko systemy elektronicznego poboru opłat, w których stosowane są tego typu urządzenia, podlegają przepisom Dyrektywy (wyjątek stanowią systemy ANPR, ale w tych systemach do poboru opłat nie wykorzystywane są OBU, co oznacza że art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie ma do nich zastosowania).

Oprócz tego dodawany jest przepis wdrażający art. 3 ust. 5 Dyrektywy doprecyzujący, że w celu zapewnienia komunikacji urządzenia pokładowego z podzespołami sprzętowymi i oprogramowaniem znajdującym się w pojeździe, dopuszczalne jest wykorzystywanie technologii innych niż wymienione w art. 13i ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

#### **5) art. 13ja**

Nowy przepis art. 13ja stanowi implementację art. 9 Dyrektywy i powiela już obowiązujące na mocy art. 16u ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych regulacje mające zastosowanie do dostawców EETS i rozciągając zakres ich stosowania na podmioty świadczące usługę poboru opłat. Przepis ten określa zasady pokrywania kosztów świadczenia usługi poboru opłat, prowadzenia ewidencji księgowej i sporządzania sprawozdań finansowych. Omawiana regulacja ma na celu zapewnienie możliwości porównania przez komisję pojednawczą wynagrodzeń wypłacanych podmiotom świadczącym usługę poboru opłat z wynagrodzeniem proponowanym dostawcom EETS i sprawdzenia czy nie zachodzi dyskryminacja tych ostatnich.

## **6) art. 13k**

Zmiany w przedmiotowym przepisie stanowią konsekwencję wprowadzenia nowych obowiązków na użytkowników EETS, których naruszenie może mieć wpływ na prawidłowość uiszczenia opłaty elektronicznej. Oznacza to konieczność zapewnienia możliwości stosowania sankcji w przypadku stwierdzenia niewykonania obowiązku przez obowiązany do tego podmiot. Wysokość kar administracyjnych koresponduje z już obowiązującymi sankcjami za inne naruszenia i jest uzależniona od tego jaki skutek ma dane naruszenie (całkowity brak uiszczenia opłaty albo opłata wniesiona w niepełnej wysokości). Do tego, zgodnie z dotychczas przyjętymi ustawowymi zasadami, odpowiednio niższe kary przewiduje się w przypadku naruszeń dotyczących przejazdów zespołów pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy.

W konsekwencji uzupełnia się art. 13k o regulacje wskazujące, że oprócz właściciela, posiadacza, użytkownika pojazdu i korzystającego z drogi sankcja może zostać nałożona na użytkownika EETS. Pozwoli to na jasne rozdzielenie odpowiedzialności w przypadku stwierdzenia przez organ kontrolny naruszenia, które dotyczy pojazdu objętego umową o świadczenie usługi EETS.

## **7) art. 13ma–13mg**

Wskazane przepisy dodawane w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych implementują regulacje Dyrektywy dotyczące transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych. Istotą przedmiotowego rozwiązania jest wyznaczenie w każdym państwie członkowskim jednego punktu kontaktowego, za pośrednictwem którego następować będzie wzajemna wymiana danych o właścicielach i posiadaczach oraz o należących do nich pojazdach, co do których zaistniało podejrzenie popełnienia naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty drogowej. Jako, że w powyższym zakresie Dyrektywa w znacznej mierze powiela już obowiązujące regulacje *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego* (Dz. Urz. UE L 68 z 13.03.2015, str. 9), zgodnie z intencją projektodawcy zadania z zakresu transgranicznej wymiany danych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczania opłat drogowych powierzane zostaną funkcjonującemu Krajowemu Punktowi Kontaktowemu utworzonemu właśnie na mocy dyrektywy 2015/413. O ile kwestia wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu

drogowego została, ze względu na przedmiot regulacji, wdrożona w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, to w przypadku naruszeń, do których ma zastosowania Dyrektywa, zasadne jest co do zasady zaimplementowanie nowych rozwiązań w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Mowa jest tu bowiem o naruszeniach obowiązku ponoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, co stanowi w krajowym ustawodawstwie odrębny typ naruszenia, w którym sankcja ma co do zasady charakter administracyjny. Zarówno ww. obowiązki jak i kary za ich naruszenie określone są w dwóch ustawach, tj. ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Jako że pierwsza z tych ustaw jest niejako „ustawą matką” regulującą korzystanie z dróg publicznych, projektodawca uważa za zasadne uregulowanie zasad wymiany informacji dotyczących naruszeń obowiązku wnoszenia opłaty za przejazd autostradą właśnie w tej ustawie. Jedynie uregulowania dotyczące sporządzania i doręczania wezwań do wniesienia opłaty dodatkowej w związku z niewniesieniem opłaty za przejazd autostradą zostaną wdrożone w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Jednocześnie, w niezbędnym zakresie, ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych odsyła do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tak aby zapobiec niepotrzebnemu powielaniu takich samych przepisów w różnych aktach prawnych.

Art. 13ma zawiera podstawowe regulacje dotyczące transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych, określając:

- 1) podmiot odpowiedzialny za wymianę informacji, tj. KPK;
- 2) kogo lub czego dotyczy wymiana informacji, tj. właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów oraz pojazdów do nich należących;
- 3) jakie naruszenia są objęte wymianą informacji, uwzględniając zarówno naruszenia przewidziane prawem polskim, jak i prawem innych państw członkowskich UE.

W odniesieniu do naruszeń przewidzianych prawem polskim, które mogą być przedmiotem transgranicznej wymiany informacji wymieniono wszystkie te naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, za których popełnienie ustawy przewidują sankcję w postaci kary administracyjnej albo opłaty dodatkowej. Nie uwzględniono natomiast tych naruszeń przepisów, za które ustawa przewiduje karę grzywny, ponieważ w tych przypadkach sankcja nakładana jest na kierującego pojazdem, a Dyrektywa nie przewiduje wymiany danych w dotyczących kierowców.

W ten sposób w krajowym prawodawstwie wdrożone zostaną art. 23 ust. 1 i 2 Dyrektywy.

W tym miejscu wskazać należy, że o ile w Dyrektywie mowa jest wyłącznie o właścicielach i posiadaczach pojazdu to w prawie polskim występuje jeszcze jeden podmiot wpisany do CEPiK, jako ten który posiada tytuł prawny do pojazdu. Jest to użytkownik pojazdu na podstawie umowy leasingu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym o rejestrację którego wnioskował leasingodawca – właściciel pojazdu. W konsekwencji, w przypadku przekazywania danych do innego państwa członkowskiego należy również uwzględnić w tej wymianie dane użytkownika, który w istocie jest także posiadaczem pojazdu w rozumieniu prawa cywilnego.

W celu sprecyzowania w jakich przypadkach dopuszczalne jest przekazanie informacji do innego państwa członkowskiego w ust. 3 zdefiniowano pojęcie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty drogowej. W przedmiotowym zakresie uwzględniono i wdrożone definicje „opłaty/opłaty drogowej” oraz „nieuiszczenia opłaty drogowej” zawarte w art. 2 pkt 21 i 22 Dyrektywy.

Mając na względzie konieczność implementacji art. 2 pkt 25 oraz art. 23 ust. 3 i 4 Dyrektywy w ust. 4 omawianego przepisu odsyła się do stosowania art. art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przesądza się w związku z tym, że wymiana informacji będzie następowała w systemie teleinformatycznym prowadzonym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Zgodnie z wymaganiami określonymi przez Dyrektywę, ww. wymiana realizowana będzie z wykorzystaniem oprogramowania, o którym mowa w art. 15 ust. 1 *decyzji Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej* (Dz. Urz. UE L 210 z 06.08.2008, str. 12). W przedmiotowym zakresie zastosowanie będą również miały procedury określone w rozdziale 3 pkt 2 i 3 załącznika do ww. decyzji.

Wreszcie w ust. 5 implementuje się art. 23 ust. 5 Dyrektywy, zgodnie z którym każde z państw członkowskich ponosi swoje koszty powstałe w wyniku administrowania, użytkowania i utrzymania oprogramowania KPK. W związku z powyższym w projekcie ustawy wyraźnie wskazuje się, że koszty budowy i wdrożenia rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę informacji o naruszeniach obowiązku uiszczania opłat drogowych ponosi Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Z Funduszu tego, na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy, pokrywane są już obecnie ponoszone koszty związane z funkcjonowaniem KPK.

W art. 13mb określa się organy właściwe do uzyskiwania informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych popełnionych na terytorium RP. Przedmiotowa regulacja ma oparcie w art. 23 ust. 3 zdanie trzecie Dyrektywy, który stanowi, że państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, wykorzystuje uzyskane dane do ustalenia osoby odpowiedzialnej za nieuiszczenie tej opłaty. Omawiana regulacja wskazuje dwa krajowe podmioty uprawnione w przedmiotowym zakresie, które są organami właściwymi do nakładania sankcji za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo opłaty za przejazd autostradą pobieranej na autostradach państwowych. Są to, odpowiednio, Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Szef KAS, przy czym wymienione organy mogą upoważnić inspektorów, funkcjonariuszy i inne osoby zatrudnione do składania zapytań w ich imieniu. Podmioty te zostały zobowiązane do składania zapytań w ramach KPK przy użyciu urządzeń teletransmisji danych oraz do wykorzystywania rozwiązań teleinformatycznych przystosowane do współpracy z KPK, co ma na celu usprawnienie przepływu informacji. Jednocześnie wskazuje się komu i w jakim celu mogą być udostępniane informacje uzyskane w wyniku transgranicznej wymiany danych przez GITD i Szefa KAS.

W kolejnym dodawanym przepisie – art.13mc – reguluje się katalog danych podlegających transgranicznej wymianie danych, w podziale na dane przekazywane innym państwom członkowskim UE i dane uzyskiwane z tych państw. W przedmiotowym zakresie projektowana ustawa wdraża postanowienia załącznika nr I do Dyrektywy, z uwzględnieniem terminologii stosowanej w odniesieniu do poszczególnych rodzajów danych w krajowym ustawodawstwie.

W art. 13md reguluje się kwestii sprawozdawczości z wykonywania przez RP zadań w zakresie transgranicznej wymiany danych, dokonując jednocześnie implementacji art. 26 Dyrektywy. Wskazuje się ministra do spraw transportu jako organ odpowiedzialny za cykliczne przekazywanie ww. sprawozdań do Komisji Europejskiej na podstawie danych uzyskanych od organu prowadzącego KPK (ministra właściwego spraw informatyzacji) oraz krajowych organów uprawnionych.

Z kolei w art. 13me wprowadza się szczegółowe uregulowania dotyczące przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji oraz ochrony tych danych. Opisywana regulacja stanowi wdrożenie szeregu przepisów Dyrektywy: art. 23 ust 2 zdanie czwarte oraz art. 27. W związku z powyższym jednoznacznie przesądza się, że w celu transgranicznej wymiany danych oraz przygotowania i doręczenia dokumentów stanowiących efekt tej wymiany, krajowe podmioty uprawnione nie mogą przetwarzać danych osobowych innych niż te wymienione w art. 13mc. Jednocześnie ściśle określa się w jakich celach mogą

być przetwarzane ww. dane, tj. w pierwszym etapie do ustalenia podmiotu odpowiedzialnego, a następnie przeprowadzenia stosownej procedury i ewentualnego wymierzenia sankcji.

Analogicznie jak w przypadku innych przepisów krajowych regulujących materię dotyczącą stosowania przymusu administracyjnego (kontrole, sankcyjne postępowania administracyjne) wyraźnie przesądza się, że wystąpienie z żądaniem ograniczenia przetwarzania danych nie wpływa na transgraniczną wymianę informacji oraz na uprawnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego do sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK oraz Szefa KAS do wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej.

Kolejne dwa przepisy – art. 13mf i art. 13mg – stanowią przede wszystkim implementację art. 24 ust. 1 zdanie pierwsze Dyrektywy, zgodnie z którym państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, decyduje o wszczęciu lub zaniechaniu wszczęcia postępowania następczego dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej. Ten stosunkowo krótki przepis Dyrektywy wymaga szeregu regulacji w prawie krajowym, tak aby uwzględnić uwarunkowania systemowe tego prawa i zapewnić na ile jest to możliwe skuteczne i efektywne prowadzenia „postępowania następczych”, tj. postępowań w sprawie nałożenia lub pobrania sankcji za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą państwową. W tym ostatnim zakresie opisana kwestia jest regulowana w ramach nowelizacji ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

W pierwszej kolejności należy dokonać modyfikacji ogólnej zasady, wynikającej z art. 13k ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, określającej podmioty, na które nakładane są kary pieniężne za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Jako, że w wyniku transgranicznej wymiany danych GITD będzie uzyskiwał dane wyłącznie właściciela lub posiadacza pojazdu, powinny być to jedyne podmioty, które będą podlegały ww. sankcjom, przy czym w przypadku gdy w dokumentach rejestracyjnych pojazdu będzie widniał oprócz właściciela również posiadacz pojazdu to w takim przypadku ten ostatni podmiot zostanie poddany karze.

W dalszej kolejności zwrócić należy uwagę, że przepisy Dyrektywy przewidują wyłącznie samą wymianę informacji o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat drogowych – brak natomiast regulacji dotyczącej wzajemnej pomocy państw członkowskich UE w zakresie egzekucji już wymierzonej sankcji. Dodatkowo, nie ulega wątpliwości, że postępowania administracyjne prowadzone przeciwko podmiotowi mającemu siedzibę albo miejsce zamieszkania za granicą będzie znacząco kosztowniejsze niż prowadzenie postępowań

krajowych. Po pierwsze, konieczne będzie przetłumaczenie zawiadomienia o wszczęciu postępowania administracyjnego na język urzędowy państwa rejestracji pojazdu oraz poniesienie wyższych kosztów doręczenia korespondencji (co najmniej trzech pism w pierwszej instancji: zawiadomienia o wszczęciu postępowania, zawiadomienia kierowanego do Strony na podstawie z art. 81 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.) oraz decyzji administracyjnej). Mając na względzie powyższe, kierując się ekonomiką realizacji zadań przez administrację publiczną, należy na szczeblu ustawowym wprowadzić przesłanki, w których organ może zaniechać wszczynania postępowania wobec podmiotu, którego dane zostały ustalone w wyniku transgranicznej wymiany informacji. Należy bowiem wyeliminować ryzyko, w którym łączne koszty postępowań przewyższą korzyści w postaci zapłaconych kar pieniężnych.

W następstwie koniczności wdrożenia art. 24 ust. 1 i 2 Dyrektywy, konieczne jest ponadto określenie wymogów formalnych zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie kary pieniężnej kierowanego do podmiotu, którego dane ustalono w drodze transgranicznej wymiany informacji. Dyrektywa przy tym określa nie tylko obligatoryjne składniki zawiadomienia, ale także, w załączniku II, wprowadza standardowy formularz, na którym należy sporządzać ten dokument. Dalsze wymagania w powyższym zakresie zawiera art. 24 ust. 3 Dyrektywy nakazujący dołączenie do zawiadomienia jego wersji przetłumaczonej na język dokumentu rejestracyjnego pojazdu albo język urzędowy państwa, w którym zarejestrowano pojazd. Przesądza się przy tym, że ewentualne wątpliwości co do treści dokumentu rozstrzyga się na podstawie jego oryginału sporządzonego w języku polskim. Jednocześnie dla uniknięcia wątpliwości projekt ustawy wyraźnie wskazuje, że reszta dokumentów w sprawie, tak kierowanych wzajemnie pomiędzy organem a stroną sporządzane są w języku polskim, zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w *ustawie z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim* (Dz. U. z 2021 r. poz. 672). Przedmiotowe zawiadomienie będzie doręczane przez operatora pocztowego właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu, którego dane pozyskano w wyniku transgranicznej wymiany informacji. Poza tym w zakresie nieuregulowanym w projektowanej ustawie, w postępowaniu prowadzonym wobec ww. podmiotu zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego na zasadach ogólnych. Natomiast wzór zawiadomienia KPK będzie określony w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w zakresie opłaty elektronicznej, a w zakresie opłaty za przejazd autostradą – rozporządzenia ministra właściwego do spraw finansów publicznych.



Norma zawarta w art. 13mg ma natomiast na celu zapewnienie możliwości wyegzekwowania obowiązku poniesienia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej od podmiotu, którego dane ustalono na podstawie transgranicznej wymiany informacji. W takim przypadku, przy prawnym braku możliwości skutecznej egzekucji ww. sankcji z majątku poza granicami RP, jedynym skutecznym mechanizmem jest zatrzymanie pojazdu, co do którego stwierdzono naruszenie i, zależnie od etapu sprawy, pobranie kaucji na poczet kary pieniężnej – gdy decyzja w sprawie kary nie jest jeszcze wykonalna – albo pobranie samej kary – w pozostałych przypadkach. Jako, że w omawianym przypadku etap kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej został już zakończony (postępowanie administracyjne zostało wszczęte w wyniku doręczenia stosownego zawiadomienia stronie) nie może mieć tu zastosowania art. 13m ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i konieczne jest wprowadzenie odrębnej regulacji w przedmiotowym zakresie, właśnie w art. 13mg. Jednocześnie przesądza się, że w przedmiotowym zakresie stosuje się odpowiednie przepisy o kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej i uprawnieniach przysługujących inspektorom ITD w ramach kontroli drogowej (poprzez zaproponowane zmiany w art. 50, 51 i 54 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym), co ma umożliwić wykrycie pojazdu na sieci dróg płatnych i jego skuteczne zatrzymanie zanim opuści terytorium RP. Poza tym określa się zasady dokonywania zapłaty kaucji albo kary pieniężnej w sytuacji opisanej powyżej oraz konsekwencje jej nieuiszczenia niezwłocznie po zatrzymaniu pojazdu (egzekucja z pojazdu na podstawie przepisów o egzekucji administracyjnej). Jednocześnie w celu zapewnienia zgodności art. 13mg z Konstytucją RP i prawem unijnym wprowadza się wyjątki, w których regulacje zawarte w tym przepisie nie mają zastosowania. W szczególności z takim przypadkiem będziemy mieli do czynienia jeśli w chwili zatrzymania pojazdu w celu wyegzekwowania obowiązku uiszczenia kary pieniężnej, pojazd ten należy już do innego podmiotu niż tego, który był właścicielem albo posiadaczem pojazdu w czasie gdy stwierdzone zostało naruszenie.

#### **8) art. 16e**

W rzeczonym przepisie zachowuje się konstrukcję, zgodnie z którą dostawca EETS mający siedzibę na terytorium RP może świadczyć usługę EETS pod warunkiem uprzedniego:

- 1) wpisania do rejestru dostawców EETS;
- 2) zawarcia w formie pisemnej umowy dotyczącej obszaru EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłatę na obszarze EETS;

- 3) zawarcia w formie pisemnej umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS (umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS).

Powyższe wymagania wynikają bezpośrednio z przepisów art. 4, art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 2 pkt 6 Dyrektywy.

Wymóg formy pisemnej nie stoi na przeszkodzie świadczenia usługi EETS przez dostawcę, który zawarł umowę z użytkownikiem EETS w formie elektronicznej (podpis elektroniczny kwalifikowany), bowiem przepis art. 78<sup>1</sup> § 2 kc stwierdza, że oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

W zakresie wymagań, które powinien spełnić dostawca EETS rejestrujący się na terytorium RP (ust. 2 przedmiotowego przepisu) przewiduje się jedynie dwie zmiany.

Pierwsza z nich dotyczy posiadania odpowiedniego wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności EETS – wymagania w tym zakresie muszą również uwzględniać regulacje aktów wykonawczych wydawanych przez Komisję na podstawie Dyrektywy.

Istotniejsza jest zmiana druga. Co do zasady projektodawca nie przewiduje zmian w art. 16e ust. 2, określającym podstawowe wymagania, który powinien spełnić przedsiębiorca ubiegający się o rejestrację w rejestrze dostawców EETS prowadzonym przez ministra właściwego do spraw transportu (poza wyżej opisaną zmianą dostosowawczą). Wynika to z faktu, że określający te wymagania art. 4 Dyrektywy powieliła dotychczasowe regulacje w tym zakresie zawarte w decyzji 2009/750. Niemniej należy zauważyć, że polski ustawodawca dokonując wdrożenia omawianych przepisów nie zdecydował się na implementację do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wymogu posiadania kompetencji w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub w innych powiązanych, uznając za wystarczające w tym zakresie wykazanie przez podmiot ubiegający się o status dostawcy EETS posiadania wyposażenia technicznego oraz deklaracji WE lub certyfikatu stwierdzających zgodność składników interoperacyjności z odpowiednimi specyfikacjami. W ten sposób w przepisach krajowych powstała luka, które może skutkować zarejestrowaniem w Rzeczypospolitej Polskiej dostawcy EETS niespełniającego wszystkich wymagań określonych w przepisach unijnych. Nie można bowiem wykluczyć sytuacji, w której dany podmiot wykaże posiadanie odpowiedniego wyposażenia i dokumentów, ale nie będzie miał żadnego doświadczenia (kompetencji) w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub usług powiązanych. W obecnym stanie prawnym nie ma podstaw do odmowy zarejestrowania wnioskodawcy w opisanym wyżej stanie faktycznym. W celu wypełnienia powyższej luki i zapewnienia pełnej

zgodności przepisów krajowych z Dyrektywą, projektodawca proponuje dodanie w art. 16e ust. 2 nowego pkt 2a, zgodnie z którym jednym z wymogów rejestracji w rejestrze EETS będzie posiadanie doświadczenia w świadczeniu usług w obszarze elektronicznego poboru opłat drogowych lub usług pokrewnych. Przygotowując treść przedmiotowego przepisu kierowano się wykładnią omawianej normy unijnej, przedstawioną przez Komisję Europejską w przewodniku do stosowania dyrektywy 2004/52/WE<sup>1)</sup>. Jak wskazano na str. 11 przewodnika świadczenie usługi EETS wymaga procesowania dużej liczby danych, co z kolei wiąże się z koniecznością stosowania środków zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo danych. Jednocześnie jako przykład usług pokrewnych, które można uznać za wystarczające dla stwierdzenia posiadania przez dany podmiot odpowiedniego doświadczenia do pełnienia funkcji dostawcy EETS wymieniono m. in. działalność bankową i ubezpieczeniową, usługi telekomunikacyjne oraz usługi z zakresu telematyki, zastrzegając, że przedmiotowy katalog nie jest wyczerpujący. W tej sytuacji projektodawca uznał za zasadne wymienienie w art. 16 ust. 2 pkt 2e tytułem przykładu, jako wskazówki zarówno dla potencjalnych dostawców EETS, jak i organu rejestrującego, co do rodzajów usług, które można uznać za odpowiednie dla stwierdzenia, że dany podmiot posiada odpowiednie doświadczenie, a co za tym idzie zdolność do prawidłowego świadczenia usługi EETS. Dodano przy tym zastrzeżenie, że doświadczenie w zakresie świadczenia danej usługi jest odpowiednie pod warunkiem, że wiązało się ono z przetwarzaniem danych w dużej skali i stosowania odpowiednich środków mających na celu zabezpieczenie danych (np. przed niedozwolonym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem, przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem). W powyższym zakresie zastosowano nomenklaturę, którą posługuje się rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

#### **9) art. 16f**

Zmiany w przedmiotowym przepisie mają przede wszystkim charakter wynikowy, związany w szczególności z faktem, że część kwestii dotyczących usługi EETS prawodawca unijny odesłał do uregulowania w drodze aktów wykonawczych, które będą miały bezpośrednie zastosowanie.

---

<sup>1)</sup> „The European Electronic Toll Service (EETS). Guide for the application of the directive on the interoperability of electronic road toll systems” (link do dokumentu: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf)).

Oprócz tego dodaje się ust. 9, w którym nie dokonuje się wprowadzenia Dyrektywy, natomiast uwzględnia obowiązywanie innego przepisu unijnego, to jest art. 6 ust. 1 lit. b *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1191 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie promowania swobodnego przepływu obywateli poprzez uproszczenie wymogów dotyczących przedkładania określonych dokumentów urzędowych w Unii Europejskiej i zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1024/2012* (Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1). Zgodnie z tym przepisem tłumaczenie dokumentu urzędowego dotyczącego braku wpisu do rejestru karnego nie jest wymagane w przypadku, gdy został dołączony, zgodnie z warunkami określonymi w ww. rozporządzeniu, wielojęzyczny standardowy formularz, a także pod warunkiem że organ, któremu przedkłada się dokument urzędowy, uzna, że informacje zamieszczone w wielojęzycznym standardowym formularzu są wystarczające do tego, by nadać bieg sprawie w oparciu o dany dokument urzędowy. Przedmiotowy przepis będzie miał zastosowanie do dokumentów potwierdzających pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej podmiotu ubiegającego się o zarejestrowanie w rejestrze dostawców EETS przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów (art. 16e ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych).

Konieczne jest także wyłączenie ogólnych zasad zawieszania działalności gospodarczej określonych w ustawie – Prawo przedsiębiorców, ponieważ Dyrektywa wyraźnie wskazuje, że co do zasady dostawcy EETS muszą stale świadczyć usługę EETS na tych obszarach EETS, co do których zawarli stosowne umowy z podmiotami pobierającymi opłaty. Omawiana regulacja stanowi więc w istocie implementację art. 5 ust. 2 Dyrektywy.

#### **10) art. 16g**

Nowelizacja art. 16g ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych stanowi konsekwencję nowych regulacji Dyrektywy określających wymagania, jakie powinni w odniesieniu do zakresu ich działalności spełnić dostawcy EETS. Kwestie te są uregulowane w art. 5 ust. 1 i 2 Dyrektywy.

Po pierwsze, zgodnie z art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze Dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS utrzymywali stały zasięg na wszystkich obszarach EETS po zawarciu umów w tym zakresie. W konsekwencji, uwzględniając fakt, że w powyższym przypadku podstawowym warunkiem świadczenia usługi EETS jest zarejestrowanie w rejestrze dostawców EETS, sankcją powinno

być wykreślenie dostawcy z tego rejestru w drodze decyzji administracyjnej wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu. Niemniej zauważyć należy, że w zdaniu drugim ww. przepisu Dyrektywy, wskazuje się, że w przypadku gdy dostawca EETS nie jest w stanie utrzymać zasięgu na obszarze EETS, ponieważ podmiot pobierający opłaty nie przestrzega niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by dostawca ten jak najszybciej przywrócił zasięg na tym obszarze EETS. W ocenie projektodawcy przypadek, w którym w wyniku działania lub zaniechania podmiotu pobierającego opłaty, stanowiącego naruszenie przepisów Dyrektywy (w konsekwencji krajowych przepisów ją wdrażających), dostawca EETS nie jest w stanie świadczyć usługi EETS, stanowi niejako przesłankę ekskulpacyjną, skutkującą brakiem możliwości wykreślenia dostawcy z rejestru dostawcy EETS. Zaistnienie powyższych okoliczności musi wykazać dostawca EETS, którego dotyczy omawiany problem, co oznacza że ciężar dowodowy w postępowaniu w przedmiotowym zakresie spoczywa na dostawcy EETS.

Przepis art. 5 ust. 1 Dyrektywy również wymaga implementacji, ponieważ wprowadza on nowe przesłanki dotyczące liczby umów, które powinien zawrzeć dostawca EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, oraz terminu, w którym powinno nastąpić zawarcie tych umów. Zgodnie z pierwszym z tych warunków, dostawcy EETS zarejestrowani przez nie dostawcy EETS zawarli umowy w sprawie świadczenia EETS obejmujące wszystkie obszary EETS na terytorium co najmniej czterech państw członkowskich w ciągu 36 miesięcy od dnia ich rejestracji. Zgodnie z drugim z warunków, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby ci dostawcy EETS zawarli umowy obejmujące wszystkie obszary EETS w danym państwie członkowskim w ciągu 24 miesięcy od zawarcia pierwszej umowy w tym państwie członkowskim, z wyjątkiem tych obszarów EETS, na których właściwe podmioty pobierające opłaty nie przestrzegają art. 6 ust. 3 Dyrektywy, nakazującego zapewnienie niedyskryminacyjnego dostępu dla dostawców EETS do obszarów EETS. Ze sposobu sformułowania art. 5 ust. 1 Dyrektywy wynika, że oba powyższe warunki należy stosować łącznie, a więc niewypełnienie już tylko jednego z nich powinno skutkować wykreśleniem dostawcy EETS z rejestru EETS. Dodatkowo zauważyć należy, że wyłącznie w przypadku drugiego z tych warunków Dyrektywa wprowadza wyjątek od konieczności egzekucji jego stosowania – dostawca EETS nie może w związku z tym zostać wykreślony z rejestru jeśli wykaże, że umowa w sprawie dostępu do obszaru EETS nie została zawarta z powodu niedopełnienia przez podmiot pobierającego opłaty obowiązku zapewnienia

niedyskryminacyjnego dostępu dostawców EETS do obszaru EETS. W powyższym zakresie ciężar dowodowy spoczywa więc na dostawcy EETS.

Jednocześnie z przepisu usuwa się dotychczasowe przesłanki wykreślenia dostawcy EETS z rejestru dostawców EETS, które nie odpowiadają nowym regulacjom Dyrektywy w tym zakresie.

#### **11) art. 16h**

Zmiany w przedmiotowym przepisie mają charakter porządkujący i uwzględniają wprowadzenie definicji bądź skrótu nazewnictwa umów, od których zawarcia uzależnione jest świadczenie usługi EETS. Ponadto doprecyzowano, że usługa EETS może być świadczona po zakończeniu z pozytywnym wynikiem procedury akredytacyjnej.

#### **12) art. 16i**

Przedmiotowy przepis określający w ust. 1 katalog najważniejszych obowiązków spoczywających na dostawcach EETS w związku ze świadczeniem usługi EETS musi zostać zmodyfikowany lub uzupełniony w celu zapewnienia jego zgodności z Dyrektywą. W konsekwencji, zgodnie ze znowelizowanym art. 16i ust. 1, dostawca EETS będzie zobowiązany:

- 1) świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS (wdrożenie art. 5 ust. 2 Dyrektywy);
- 2) niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS dane, w tym dane osobowe użytkownika EETS, niezbędne do realizacji tej umowy (wdrożenie art. 5 ust. 7 Dyrektywy);
- 3) niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS oraz dane pojazdu, którego jest on właścicielem lub posiadaczem, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty (wdrożenie art. 5 ust. 9 Dyrektywy);
- 4) prowadzić audyt świadczonej usługi EETS we współpracy z podmiotem pobierającym opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS (wdrożenie art. 5 ust. 11 lit. a Dyrektywy);
- 5) współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej, w tym

natychmiastowo przekazywać tym podmiotom, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej lub obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej (wdrożenie art. 5 ust. 8 Dyrektywy);

- 6) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające komunikację pomiędzy składnikami interoperacyjności EETS a systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na danym obszarze EETS oraz wymianę informacji z użytkownikami EETS zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską (wdrożenie art. 14 ust. 3 Dyrektywy);
- 7) udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o aktualnie obsługiwanych obszarach EETS i planowanych działaniach mających na celu rozszerzenie zakresu świadczenia usługi EETS o obszary EETS, które nie są aktualnie obsługiwane przez tego dostawcę EETS, a także o warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS (wdrożenie art. 5 ust. 5 i 6 Dyrektywy);
- 8) pokrywać koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które są niezbędne do umożliwienia dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską, a także koszty przeprowadzenia procedury akredytującej (wdrożenie art. 7 ust. 3 i art. 2 pkt 9 Dyrektywy);
- 9) współdziałać z podmiotem pobierającym opłaty, przy wykonywaniu testów elektronicznego systemu poboru opłat wykonywanych przez ten podmiot (wdrożenie art. 5 ust. 11 lit. b Dyrektywy);
- 10) zawierać z użytkownikami EETS umowy o świadczenie usługi EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji (wdrożenie art. 10 ust. 1 Dyrektywy);
- 11) przekazywać użytkownikom EETS dokumenty księgowe dotyczące opłat za przejazd uiszczonych w ramach usługi EETS (wdrożenie art. 6 ust. 4 Dyrektywy);
- 12) wdrożyć i stosować politykę ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku ze świadczeniem usługi EETS, zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679 (wdrożenie art. 2 pkt 1 lit. f i pkt 5 Dyrektywy);

13) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem oraz zapewnić ministrowi prawo do nieodpłatnego ich udostępniania (wdrożenie art. 21 ust. 1 Dyrektywy);

14) niezwłocznie zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zaprzestania albo zakończenia świadczenia usługi EETS (wdrożenie art. 5 ust. 2 Dyrektywy).

W dalszej kolejności w art. 16i dodaje się szereg przepisów, które dookreślają sposób realizacji ww. obowiązków przez dostawców EETS. W szczególności w stosownych przypadkach wskazuje się, że w powyższym zakresie należy stosować przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 Dyrektywy, czyli rozporządzenia delegowanego Komisji 2020/204, wydanego w dniu 28 listopada 2019 r.

Oprócz tego, w celu wdrożenia art. 5 ust. 5 i 8–10 Dyrektywy, wprowadza się szczegółowe zasady przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS. W tym miejscu wskazać należy, że zgodnie z art. 5 ust. 10 Dyrektywy, dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję *dyrektywy 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)* (Dz. Urz. UE L 201 z 31.07.2002, str. 37, z późn. zm.) oraz *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW* (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 89, z późn. zm.). Przepisy rozporządzenia 2016/679 mają tu bezpośrednie zastosowanie i nie wymagają dodatkowej implementacji lub odesłania, z wyjątkiem odpowiedzialności za naruszenie przepisów o ochronie danych osobowych, która jest uregulowana w prawie krajowym, to jest *ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781). Jako, że nie przewiduje się wykorzystywania danych przekazywanych przez dostawców EETS do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych lub wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, nie ma też potrzeby odsyłania w przedmiotowym zakresie do przepisów



implementujących dyrektywę 2016/680. Natomiast w zakresie przepisów transponujących dyrektywę 2002/58/WE projektowana ustawa odsyła do stosownych przepisów *ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1648, z późn. zm.), które wdrażają rzeczoną dyrektywę w zakresie ochrony danych osobowych. Przepisy te regulują m.in. kwestie środków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczeństwo przetwarzania danych osobowych, zawiadamiania o naruszeniach danych osobowych oraz prowadzenia rejestru tych naruszeń.

W omawianej regulacji dokonuje się ponadto wdrożenia art. 7 ust. 3 Dyrektywy, wskazując że dostawca EETS nie ponosi kosztów zapewnienia przez krajowy podmiot pobierający opłaty systemu zgodnego z EETS, w przypadku gdy zostały one uwzględnione przy ustalaniu wysokości stawek opłat za przejazd pobieranych przez podmiot pobierający opłaty.

Jednocześnie przesądza się, że w przypadku faktycznego zaprzestania świadczenia usługi EETS, np. z przyczyn leżących po stronie podmiotu pobierającego opłaty, odpowiednie zastosowanie ma przepis art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców stosuje się odpowiednio, określający prawa i obowiązki przedsiębiorcy w okresie zawieszenia działalności gospodarczej, w tym wykonywać wszelkie czynności niezbędne do zachowania lub zabezpieczenia źródła przychodów, przyjmować należności i regulować zobowiązania, powstałe przed datą zawieszenia wykonywania działalności gospodarczej oraz wykonywać wszelkie obowiązki nakazane przepisami prawa.

### **13) art. 16k**

Najistotniejsza zmiana w omawianym przepisie obejmuje ust. 4 i stanowi wdrożenie art. 2 ust. 1 lit. b i 5 oraz art. 6 ust. 9 Dyrektywy, z których wynika, że bardziej szczegółowe zasady ustanawiania przez dostawcę EETS zabezpieczenia należności z tytułu opłat drogowych na rzecz podmiotu pobierającego opłaty zostaną określone w informacji o obszarze EETS publikowanej przez ten podmiot.

### **14) art. 16l**

Przepis art. 16l, określający zasady wykonywania przez dostawców EETS jednego z podstawowych obowiązków wynikających ze świadczenia przez nich usługi EETS, czyli udostępnienia użytkownikowi EETS interoperacyjnego urządzenia pokładowego, musi zostać zmodyfikowany, tak dostosować jego brzmienie do nowych regulacji zawartych w Dyrektywie.

Na wstępie należy ograniczyć obowiązek udostępniania urządzenia EETS tylko do tych obszarów EETS, na których stosowana jest jedna z technologii wymienionych w art. 13i ust. 1

ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W konsekwencji na obszarach EETS, na których opłaty pobierane są za pośrednictwem technologii ANPR, gdzie jednocześnie nie wykorzystuje się do poboru opłat co najmniej jednej z wymienionych wcześniej technologii, nie będzie obowiązku zapewnienia urządzenia EETS przez dostawców EETS. Oprócz tego, w ślad za zawartą w Dyrektywie definicją, należy doprecyzować, w jakich przypadkach możemy rzeczywiście mówić o urządzeniu pokładowym. Zgodnie z art. 2 pkt 11 Dyrektywy musi to być „pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania do wykorzystania w ramach usługi poboru opłat, instalowany lub przewożony w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania/przesyłania danych; może nim być zarówno urządzenie odrębne, jak i wbudowane w pojazd”, stąd wprowadza się w przedmiotowej materii odesłanie do art. 13i ust. 3<sup>1</sup>.

W dalszej kolejności, wdrażając art. 5 ust. 4 Dyrektywy, określa się kto może żądać od dostawcy EETS dokumentu potwierdzającego zgodność danego urządzenia z EETS z wymaganiami określonymi w prawie unijnym i krajowym. Oprócz podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS i użytkownika EETS prawo takie powinni mieć również korzystający z drogi publicznej, którzy nie zawarli dotychczas umowy na świadczenie usługi EETS, a rozważają taką możliwość lub negocjują warunki umowy.

Ponadto, uwzględniając terminologię stosowaną przez Dyrektywę proponuje się modyfikację ust. 3, tak aby jednoznacznie wskazać, że dostawca EETS zapewnia personalizację i serwis urządzenia EETS, a także wsparcie techniczne dla użytkownika EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską. W przedmiotowym zakresie uwzględniane jest brzmienie art. 5 ust. 11 Dyrektywy. W szczególności wskazać należy, że poprzez personalizację urządzenia EETS należy rozumieć zaprogramowanie go w taki sposób aby za jego pośrednictwem naliczana była opłata za przejazd z uwzględnieniem parametrów pojazdu poruszającego się po obszarze EETS.

Nałożono również na dostawcę EETS obowiązek blokowania urządzenia na podstawie wykazu i konieczność poinformowania o tym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS. Podmiot pobierający opłaty nie ma bowiem możliwości nadzorowania urządzeń.

W konsekwencji uzupełnienia brzmienia ust. 3 i dodania nowego art. 16lb w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zbędny stał się ust. 2 w art. 16l, w związku z czym proponuje się jego usunięcie.

W omawianym przepisie dodaje się ponadto ust. 9, który stanowi implementację art. 5 ust. 5 Dyrektywy, stanowiącego, że państwa członkowskie są obowiązane zapewnić, że wykazy zablokowanych urządzeń pokładowych EETS były prowadzone zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony danych osobowych. W przedmiotowym zakresie projektowana ustawa odsyła do przepisów art. 174<sup>1</sup>–174d ustawy – Prawo telekomunikacyjne, które wdrażają przywołaną już dyrektywę 2002/58/WE. Oprócz tego w omawianym zakresie zastosowanie będą miały bezpośrednio obowiązujące przepisy rozporządzenia 2016/679 oraz przepisy krajowe przyjęte w celu zapewnienia prawidłowości stosowania tego rozporządzenia.

W przedmiotowym przepisie dokonuje się wreszcie wdrożenia art. 3 ust. 5 Dyrektywy. Na tej podstawie urządzenie EETS będzie mogło być wykorzystywane przez dostawcę EETS do świadczenia innych usług niż usługa EETS.

### **15) art. 16la**

Nowy art. 16la określa obligatoryjne elementy umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS, która jest zawierana przez dostawcę EETS z użytkownikiem EETS. To, że warunkiem świadczenia usługi EETS albo korzystania z tej usługi wymaga stosownej umowy wynika bezpośrednio z przepisów Dyrektywy (np. jej art. 2 pkt 1 w zw. z pkt 5, art. 5 ust. 6). Jednocześnie Dyrektywa pozwala na zidentyfikowanie elementów, które powinny zostać uregulowane w ww. umowie.

Określenie zakresu danych przekazywanych przez użytkownika EETS dostawcy EETS wynika z konieczności uwzględnienia art. 10 ust. 3 lit. a Dyrektywy, przy czym w przedmiotowym zakresie umowa będzie musiała uwzględniać treść aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską, czyli rozporządzenia 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. Konieczność określenia sposobu i termin uiszczania kwoty odpowiadającej opłacie za przejazd można wywnioskować z art. 2 pkt 1 lit. c w zw. z pkt 5 oraz art. 10 ust. 2 Dyrektywy. Z przepisów tych wynika obowiązek ponoszenia należności na rzecz dostawcy EETS przez użytkownika EETS wynikających z naliczenia za pośrednictwem urządzenia pokładowego EETS podczas przejazdu obszarem EETS. Z drugiej strony dostawca EETS jest obowiązany udostępniać użytkownikom EETS sposoby płatności ww. należności lub akceptować istniejący sposób płatności. Kwestie te wymagają zaadresowania w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS na zasadzie swobody kontraktowej. Użytkownik EETS musi dysponować pełnym, szczegółowym opisem przypadków, w których urządzenie EETS otrzymane od dostawcy EETS, może znaleźć się w wykazie zablokowanych urządzeń, wskutek czego nie może być już one stosowane w ramach usługi EETS. Umowa powinna też określać tryb i termin przekazania

użytkownikowi EETS informacji o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi celem jego zablokowania. Powyższe stanowi wdrożenie art. 5 ust. 5 Dyrektywy. Zasadne jest wreszcie ustalenie w umowie szczegółowy tryb wystawiania dokumentów księgowych EETS, do czego dostawca EETS jest zobowiązany na mocy art. 6 ust. 4 Dyrektywy.

Obowiązek korzystania z urządzeń pokładowych zgodnie z instrukcjami dostawcy EETS wynika z art. 3 ust. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji 2020/203, wydanego na podstawie Dyrektywy. Co do zasady przepisy aktów wykonawczych Komisji są stosowane bezpośrednio, lecz w tym przypadku mamy do czynienia z obowiązkiem, za którego niedopełnienie grozić będzie sankcja administracyjna dla użytkownika EETS, w związku z czym również na poziomie ustawy należy nałożyć na dostawcę EETS obowiązek zapewnienia użytkownikowi EETS informacji o sposobach używania urządzenia.

W omawianym przepisie wskazuje się ponadto, że określenie zakresu danych przekazywanych dostawcy EETS przez użytkownika EETS, ustalenie treści informacji o sposobach używania urządzenia EETS oraz określenie trybu wystawiania dokumentów księgowych EETS następuje z uwzględnieniem wymagań określonych w odpowiednich aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską. W tym zakresie uwzględnia się postanowienia art. 10 ust. 5 i art. 5 ust. 11 Dyrektywy.

Projektodawca uznaje poza tym zasadne wyraźnie podkreślić w omawianej regulacji, że do umów dotyczących świadczenia usługi EETS stosuje się przepisy *ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta* (Dz. U. z 2020 r. poz. 287). Powyższe rozwiązanie stanowi w istocie wdrożenie art. 2 pkt 1 lit. e w związku z pkt 5 Dyrektywy, zgodnie z którym usługa EETS obejmuje m. in. zarządzanie stosunkami konsumenckimi z użytkownikami EETS.

#### **16) art. 16lb**

Rzeczony przepis stanowi częściowe wdrożenie art. 3 ust. 1 rozporządzenia delegowanego Komisji 2020/203, w zakresie dotyczącym nałożonego na użytkowników EETS obowiązku zapewnienia poprawności wszystkich danych użytkowników i pojazdów podawanych dostawcom EETS (w pozostałym zakresie dotyczącym zgłoszeń parametrów zmiennych zastosowanie ma art. 13i ust. 4a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych). W związku, że ww. dane mają podstawowe znaczenie dla ustalenia prawidłowej wysokości stawek opłaty elektronicznej naruszenie obowiązku przekazania dostawcy EETS zgodnych ze stanem faktycznym danych i niezbędnych do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej

świadczenia usługi EETS skutkować będzie karą pieniężną wymierzaną na podstawie art. 13k ust. 2f ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Jednocześnie należy przyznać podmiotowi pobierającemu opłaty oraz organowi kontrolującemu prawidłowość ich uiszczenia, prawo do żądania przekazania przez dostawcę EETS dokumentów użytkownika EETS zawierających te dane, jeśli jeden z tych podmiotów poweźmie wątpliwości co do ich zgodności ze stanem faktycznym. W przypadku zaś stwierdzenia nieprawidłowości skutkujących poborem opłat w zaniżonej wysokości, podmiot pobierający opłaty będzie uprawniony do naliczania najwyższej stawki opłaty, o czym zobowiązany będzie poinformować dostawcę EETS.

#### **17) art. 16n**

Najistotniejszą zmianą w omawianym przepisie jest dodanie nowej regulacji, zgodnie z którą dostawca EETS jest obowiązany informować użytkownika EETS o każdorazowym nieuiszczeniu przez niego należności wynikających z umowy o świadczenie usługi EETS, mając na względzie wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską. W powyższym zakresie uwzględnia się przepis art. 5 ust. 11 Dyrektywy.

#### **18) art. 16o**

Przedmiotowa regulacja jest jedną z ważniejszych z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania usługi EETS, ponieważ określa obowiązki ciążące w tym zakresie na krajowych podmiotach pobierających opłaty na obszarach EETS. Powyższy przepis wymaga szeregu uzupełnień i modyfikacji, tak aby w pełni wdrażał odnośne przepisy Dyrektywy.

Na wstępie dookreślono podstawowy obowiązek wynikający z art. 6 ust. 3 zdanie pierwsze Dyrektywy zapewnienia przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS niedyskryminacyjnego dostępu dostawców EETS do tego obszaru. Oznacza to stosowanie w miarę możliwości takich samych procedur oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania w EETS na obszarze EETS składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawców EETS (tzw. procedura akredytacyjna), a także warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS.

Kolejnym istotnym obowiązkiem krajowych podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS jest dopuszczanie do stosowania na tych obszarach urządzeń EETS. Oczywiście ten obowiązek jest obwarowywany spełnianiem przez dostawcę EETS szeregu warunków, w tym uprzedniego przejścia procedury akredytacyjnej i zawarcia umowy w sprawie dostępu do obszaru EETS. Poza tym urządzenie EETS musi być sprawne, a więc w prawidłowy sposób

naliczać opłaty za przejazd pobierane na danym obszarze EETS. Dopuszczone do stosowania na ww. obszarze nie mogą być poza tym te urządzenia, które znalazły się w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania, sporządzonym przez dostawcę EETS. W omawianym zakresie projektowana ustawa dokonuje wdrożenia art. 6 ust. 6 Dyrektywy.

Kolejne dwa obowiązki, dotyczące uczestnictwa w audycie wykonywanym przez dostawców EETS oraz współpracy z zachowaniem z dostawcami EETS, producentami składników interoperacyjności i jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania w EETS składników interoperacyjności EETS, są nowymi obowiązkami wynikającymi, odpowiednio, z art. 5 ust. 11 (delegacja do wydania aktu wykonawczego przez Komisję) i art. 6 ust. 8 Dyrektywy.

Następnie wprowadza się modyfikacje w przepisie nakładającym obowiązek publikowania przez podmiot pobierający opłaty informacji o obszarze EETS. W rzeczonych informacji powinien się w szczególności znaleźć opis szczegółowych wymagań, które dostawcy EETS powinni spełnić w celu uzyskania prawa do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, opis szczegółowych warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS, w tym opis sposobu ustalania wysokości wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, opis procedury akredytacyjnej oraz określenie danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazd obszarem EETS. W powyższym zakresie projektowana ustawa wdraża art. 6 ust. 2 Dyrektywy. Poza tym wskazuje się w ust. 2 nowelizowanego przepisu, że sporządzając informację o obszarze EETS podmioty pobierające opłaty muszą wziąć pod uwagę uregulowania aktu wykonawczego wydawanego na podstawie art. 6 ust. 9 Dyrektywy.

W zakresie obowiązku wdrożenia i stosowania przez podmiot pobierający opłaty interfejsów zapewniających komunikację pomiędzy systemem elektronicznego poboru opłat a składnikami interoperacyjności EETS, należy wskazać, że w omawianej kwestii zaistnieje konieczność uwzględnienia specyfikacji określonej w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 Dyrektywy.

Pozostałe trzy obowiązki, mające na celu zapewnienie, że podmiot pobierający opłaty podejmie, w ramach swojej kompetencji, wszelkie niezbędne działania dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania usługi EETS na danym obszarze EETS wynikają bezpośrednio z przepisów Dyrektywy, tj. kolejno jej art. 5 ust. 2 oraz art. 6 ust. 1 i 7, także w przypadku gdy problemy zaistnieją już po zawarciu umowy na dostęp do obszaru EETS.

W zmienianym art. 16o dodaje się wreszcie przepis wprowadzający zakaz wymagania przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS stosowania przez dostawcę EETS rozwiązań lub procesów technicznych, które utrudniałyby zapewnienie interoperacyjności składników interoperacyjności EETS stosowanych przez tego dostawcę z systemami elektronicznego poboru opłat wykorzystywanymi na innych obszarach EETS. Wskazana regulacja dokonuje w swoim zakresie wdrożenia art. 6 ust. 3 zdanie trzecie Dyrektywy.

#### **19) art. 16p**

W związku z brakiem odpowiedniej regulacji w Dyrektywie uchyla się art. 16p nakładający na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek informacyjny na rzecz Komisji Europejskiej oraz podmiotów prowadzących odpowiednie rejestry dostawców EETS w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej.

#### **20) art. 16r**

Wprowadzenie zmian w art. 16r jest konieczne w celu wdrożenia dwóch przepisów art. 8 Dyrektywy, tj. ust. 2 i 4.

Zgodnie z drugim z powołanych przepisów Dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w systemach opłat opartych na technologii mikrofalowej podmioty pobierające opłaty przekazywały dostawcom EETS uzasadnione zgłoszenia opłaty dotyczące opłat poniesionych przez poszczególnych użytkowników EETS. W celu pełnego wdrożenia przedmiotowej regulacji należy więc także dookreślić, że w przypadku gdy opłaty są pobierane w pozostałych technologiach przewidzianych w Dyrektywie (pozycjonowanie satelitarne i łączność ruchoma) to dostawca EETS przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS. Powyższe regulacje znajdują się w ust. 1a dodawanym w omawianym przepisie.

Drugi z wdrażanych przepisów – art. 8 ust. 4 – został uwzględniony w znowelizowanym ust. 2, zgodnie z którym w przypadku stwierdzenia przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1 i 1a, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.

#### **21) art. 16s**

Zmiany w przepisie określającym minimalne wymogi, które powinna spełniać umowa o dostęp do obszaru EETS, zawierana przez dostawcę EETS z krajowym podmiotem pobierającym

opłaty na obszarze EETS, wynikają przede wszystkim z bardziej szczegółowego uregulowania w Dyrektywie stosunków między oboma tymi podmiotami. Powyższe rozwiązanie ma na celu zmniejszenie barier dostępu do rynku dostawców EETS.

Poszczególne nowe lub zmodyfikowane elementy, które powinna zawierać ww. umowa to:

- 1) sposób ustalania i wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS (wdrożenie art. 7 ust. 1 Dyrektywy);
- 2) zasady wystawiania przez dostawcę EETS dokumentów księgowych EETS (wdrożenie art. 6 ust. 4 Dyrektywy);
- 3) zakres i tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty w przypadku podejmowania przez ten podmiot działań, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 8–10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (wdrożenie art. 5 ust. 2 oraz art. 6 ust. 1 i 7 Dyrektywy);
- 4) tryb współdziałania dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty przy wykonywaniu testów systemu elektronicznego poboru opłat (wdrożenie art. 5 ust. 11 lit. b Dyrektywy).

Jednocześnie przewiduje się, że umowa może zawierać inne postanowienia niż określone w ust. 2, jeśli są one niezbędne dla zapewnienia prawidłowości poboru opłat na obszarze EETS i świadczenia usługi EETS. Zasadność przedmiotowego rozwiązania i jego zgodność z Dyrektywą potwierdza brzmienie motywu 28 preambuły do Dyrektywy, zgodnie z którym stosunki umowne między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS powinny zapewniać m.in. prawidłowe uiszczanie opłat.

Dalsze przepisy dodawane w art. 16s stanowią implementację art. 6 ust. 4 Dyrektywy, każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby umowy zawierane między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS dotyczące świadczenia usługi EETS na terytorium tego państwa członkowskiego umożliwiały wystawianie faktur za opłaty użytkownikom EETS bezpośrednio przez dostawcę EETS. Podmiot pobierający opłaty może ponadto zażądać, aby dostawca EETS wystawiał faktury użytkownikowi w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłaty a dostawca EETS ma obowiązek spełnić to żądanie. Przywołaną regulację unijną należy wdrożyć z uwzględnieniem uwarunkowań systemów poboru opłat funkcjonujących na terytorium RP. W szczególności wskazać należy, że proponowana regulacja jednoznacznie przesądza, że podmiot pobierający opłatę elektroniczną oraz opłatę za przejazd autostradami państwowymi (Szef KAS) może zobowiązać dostawcę EETS do



wystawiania dokumentów księgowych EETS wyłącznie w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty. Przedmiotowe rozwiązanie jest konieczne z tego względu, że w omawianym przypadku mamy do czynienia z daninami publicznymi i wykluczyć należy jakiegokolwiek rozwiązania mogące sugerować, że opłaty te pobiera w swoim imieniu lub na swój rachunek przedsiębiorca, czyli dostawca EETS. Mogłoby to bowiem mieć negatywne skutki podatkowe oraz poddawać w wątpliwość zasadność stosowania sankcji administracyjnej z tytułu braku uiszczenia ww. danin. Omawiane uregulowanie nie będzie obejmować innych krajowych podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS – w tym przypadku obowiązywać będzie pełna swoboda kontraktowa.

## **22) art. 16t**

W związku z bardziej szczegółowym uregulowaniem w art. 7 Dyrektywy kwestii wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS nadaje się nowe brzmienie art. 16t ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dotychczas ww. wynagrodzenie mogło być wypłacane dostawcom EETS na zasadzie dobrowolności. Podejście to zmieniła Dyrektywa, która stosowny obowiązek w tym zakresie wprowadziła w art. 7 ust. 1, który jest implementowany w art. 16t ust. 1.

Jednocześnie w celu wdrożenia art. 7 ust. 2 Dyrektywy, w omawianym przepisie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przesądza się, że wynagrodzenie dla dostawcy EETS jest ustalane w jednakowy sposób dla wszystkich dostawców EETS, którzy świadczą usługę EETS na danym obszarze EETS.

Jedyny przypadek, w którym Dyrektywa doprecyzowuje zasady ustalania wynagrodzenia dla dostawców EETS jest w art. 7 ust. 3 Dyrektywy, który dotyczy sytuacji, w których na danym obszarze EETS działa tzw. „główny dostawca usług”, czyli dostawca usługi poboru opłat mający konkretne obowiązki, takie jak obowiązek podpisywania umów ze wszystkimi zainteresowanymi użytkownikami, lub konkretne prawa, takie jak określone wynagrodzenie czy gwarantowana umowa długoterminowa, różne od praw i obowiązków innych dostawców usług (art. 2 pkt 12 Dyrektywy).

Przenosząc powyższe uregulowanie na grunt prawa krajowego należy doprecyzować, że w omawianym przypadku głównym dostawcą usług może być tylko wykonawca, działający w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłaty, który otrzymuje wynagrodzenie od podmiotu pobierającego opłaty z tytułu świadczenia tej usługi. Dodatkowo, na głównym dostawcy musi spoczywać obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat. ze

wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty a rzeczonym wykonawcą powinna zostać zawarta na okres dłuższy niż 4 lata. Projektodawca jednocześnie zakłada, że spełniać ww. warunki może jedynie jedna umowa w sprawie usługi poboru opłat na danym obszarze EETS – w innym przypadku nie może być mowy o głównym dostawcy usług. W konsekwencji, w sytuacji gdy na danym obszarze działa główny dostawca krajowej usługi poboru opłat wynagrodzenie dla dostawcy EETS powinno zostać ustalone analogicznie jak wynagrodzenie wypłacane dostawcy krajowej usługi przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS. Od tej zasady sama Dyrektywa w art. 7 ust. 3 przewiduje wyjątek, wedle którego przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia dla dostawcy EETS nie należy uwzględniać kosztów ponoszonych przez dostawcę krajowej usługi poboru opłat w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat, do których ponoszenia nie są zobowiązani dostawcy EETS.

Natomiast w przypadku, gdy nie ma głównego dostawcy usług wynagrodzenie dla dostawcy EETS będzie ustalane na dotychczasowych zasadach z art. 16t ust. 2 czyli składać się z:

- 1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub
- 2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie z dostawcą EETS, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.

### **23) Art. 16u**

Dotychczasowe brzmienie przedmiotowego przepisu budziło wątpliwości, ponieważ zdaje się wskazywać, że uprawnia on podmioty pobierające opłaty do prowadzenia działalności gospodarczej jako dostawcy EETS, w oderwaniu przepisów ustrojowych i innych uwarunkowań prawnych mających zastosowanie do tych podmiotów. W konsekwencji doprecyzowuje się, że podmiot pobierający opłaty może pełnić funkcję dostawcy EETS tylko jeśli przepis szczególnie tak stanowi. Zarówno w obecnym stanie prawnym, jak i w przepisach projektowanej ustawy brak jest takiego upoważnienia, ale nie można wykluczyć jego wprowadzenia w przyszłości.

### **24) art. 16v**

Przepis nakładający na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek prowadzenia rejestru zawierającego podstawowe informacje o obszarach EETS znajdujących się na terytorium RP należy uzupełnić w zakresie informacji i danych, które rzeczony rejestr powinien zawierać zgodnie z art. 21 Dyrektywy, tj. o wnioski z oceny niezależnego audytora, o których

mowa w art. 16e ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, który zostanie utworzony na mocy nowo wprowadzanego art. 16va w tej ustawie. W pozostałym zakresie art. 21 Dyrektywy jest implementowany nowym przepisem ust. 1a regulującym kwestię weryfikacji przez ministra właściwego do spraw transportu prawidłowości informacji zawartych w rejestrze.

#### **25) art. 16va**

Nowododawany art. 16va stanowi wdrożenie art. 18 Dyrektywy i przewiduje wyznaczenie ministra właściwego do spraw transportu jako punktu kontaktowego dla dostawców EETS, jeśli na terytorium RP znajdują się co najmniej dwa obszary EETS. Jak już wcześniej wskazano w obecnym stanie faktycznym na terytorium RP znajdują się aż trzy obszary EETS, co oznacza że de facto minister wykonywać będzie obowiązki punktu kontaktowego, którego głównym zadaniem jest koordynowanie, na wniosek dostawców EETS, wstępnych kontaktów pomiędzy dostawcami EETS a krajowymi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.

#### **26) art. 16w**

W omawianym przepisie zachowuje się odesłanie, w zakresie nieuregulowanym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, do stosowania przepisów o systemach oceny zgodności, które obejmuje swoim zakresem:

- 1) zasady przeprowadzania oceny zgodności składników interoperacyjności EETS;
- 2) warunki i tryb udzielania akredytacji oraz zasady i tryb autoryzacji jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS;
- 3) sposób notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS;
- 4) zasady funkcjonowania systemu nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu składników interoperacyjności EETS.

Powyższe rozwiązanie jest uzasadnione ze względu na przewidziane w art. 16 Dyrektywy stosowanie procedur ochronnych w odniesieniu do składników interoperacyjności EETS.

Jako, że Dyrektywa przewiduje w art. 15 ust. 7, że deklaracja WE przydatności do stosowania w EETS musi być wystawiana zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską należy również odpowiednio zmienić brzmienie ust. 4 omawianego przepisu.

Kolejne regulacje, zawarte w dodawanych ust. 6–9, stanowią implementację art. 19 ust. 1–5 Dyrektywy. W szczególności w przepisach krajowych uwzględniono okoliczność, że minimalne kryteria, jakie powinny spełniać jednostki autoryzowane zostaną określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 Dyrektywy. Kryteria te będą brane pod uwagę przez ministra właściwego do spraw transportu zarówno na etapie notyfikacji ww. jednostki, jak i po dokonaniu tej notyfikacji, ponieważ zaprzestanie spełniania kryteriów określonych w powołanych przepisach unijnych może prowadzić do cofnięcia notyfikacji danej jednostki autoryzowanej.

### **27) art. 16x**

Regulacje dotyczące składników interoperacyjności EETS, w które powinien być wyposażony dostawca EETS, muszą zostać zmodyfikowane w wyniku zmian wprowadzonych w tym zakresie bezpośrednio w Dyrektywie, jak i ze względu na fakt, że w niektórych przypadkach zastosowanie tu będą miały akty wykonawcze wydane przez Komisję Europejską. W rezultacie należy w rzezonym przepisie wyraźnie wskazać, że składniki interoperacyjności EETS muszą spełniać wymagania określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 15 ust. 4–6 Dyrektywy (w dalszych przepisach art. 16x zastępuje się odesłania do załączników do decyzji 2009/750 odesłaniami do ww. aktów wykonawczych). Dodatkowo, urządzenia pokładowe EETS, które również zaliczają się do składników interoperacyjności EETS, muszą spełniać wymagania określone w dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne. W przedmiotowym zakresie projektowana regulacja dokonuje wdrożenia art. 5 ust. 4 Dyrektywy.

Oprócz tego istotniejsze zmiany zostały wprowadzone w dodawanych ust. 7 i 8 omawianego przepisu, które stanowią implementację art. 15 ust. 3 Dyrektywy.

### **28) art. 16xa**

W kolejnym dodawanym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przepisie – art. 16xa – dokonuje się implementacji szeregu przepisów regulujących zasady przeprowadzania procedury akredytującej, podczas której weryfikowana jest zdolność współpracy składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawcę z EETS z systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na obszarze EETS. Zakończenie tej procedury pozytywnym wynikiem jest warunkiem sine qua non dla podjęcia dalszych czynności zmierzających do zawarcia umowy o dostęp do obszaru EETS, a więc dopuszczenia dostawcy EETS do świadczenia usługi EETS na tym obszarze. Powyższa kwestia uregulowana

jest w ust. 1 nowego przepisu, co jednocześnie stanowi wdrożenie art. 2 pkt 20 Dyrektywy, zgodnie z którym „akredytacja” oznacza proces określony przez podmiot pobierający opłaty i przez niego zarządzany, przez który dostawca EETS musi przejść przed uzyskaniem zezwolenia na świadczenie usługi EETS na obszarze EETS. Przy czym projektowany art. 16xa ust. 1 doprecyzowuje, że procedura akredytacyjna jest przeprowadzana: przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w odrębnej umowie zawieranej przez dostawcę EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS albo po zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w tej umowie. Jeżeli procedura akredytacyjna jest przeprowadzana przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS, wówczas ta umowa może być zawarta pod warunkiem zakończenia procedury akredytacyjnej wynikiem pozytywnym. Zaś w 2 przypadku zakończenie procedury akredytacyjnej wynikiem negatywnym skutkuje wygaśnięciem z mocy prawa umowy dotyczącej obszaru EETS. Przepis przewidujący wygaśnięcie umowy dotyczy całokształtu procedury akredytacyjnej, nie jedynie testów – w przypadku negatywnego wyniku testów istnieje więc możliwość wskazania błędów i ponownego przystąpienia do testów, bez ryzyka wygaśnięcia umowy z dostawcą EETS, bowiem zgodnie z projektowanym art. 16e ust. 1 pkt 2 procedura akredytacyjna to procedura oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania w EETS na obszarze EETS składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawcę EETS.

Z kolei w celu implementacji art. 6 ust. 2 zdanie pierwsze i ust. 8 Dyrektywy, w ust. 2 wskazuje się jednoznacznie, że krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytującą dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie konieczność niedyskryminacyjnego traktowania dostawców EETS w tym zakresie. Dodatkowo, wskazuje się, że ww. podmiot musi przy przeprowadzaniu procedury akredytującej stosować przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 Dyrektywy, w zakresie, w jakim akt ten określa procedurę akredytacji dostawców EETS.

Kolejne przepisy stwarzają ramy współpracy pomiędzy krajowymi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS a dostawcami EETS w sytuacji, gdy planowane jest wdrożenie nowego systemu elektronicznego poboru opłat albo wprowadzenie istotnych zmian w istniejącym już systemie. Regulacje te mają na celu zapewnienie by dostawcy EETS mieli możliwość świadczenia usługi EETS już od pierwszego dnia funkcjonowania nowego systemu albo wdrożenia zmiany w działającym już systemie poboru opłat.

W celu wdrożenia art. 6 ust. 2 i art. 15 ust. 1 akapit pierwszy Dyrektywy w projektowanym ust. 3 nakłada się na podmiot pobierający opłaty planujący wdrożyć system poboru opłat podlegający przepisom Dyrektywy obowiązek niezwłocznego zamieszczenia na swojej stronie internetowej informacji o obszarze EETS, po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu. Przedmiotowa informacja powinna w szczególności zawierać informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat oraz opisywać w szczegółowy sposób harmonogram przeprowadzenia procedury akredytującej. Jednocześnie, uwzględniając ww. przepisy Dyrektywy, podmiot pobierający opłaty ustalając i aktualizując harmonogram przeprowadzenia procedury akredytującej jest zobowiązany określić poszczególne czynności tej procedury i terminy ich przeprowadzenia w taki sposób aby procedura ta mogła się zakończyć nie później niż na miesiąc przed dniem wdrożeniem nowego elektronicznego systemu poboru opłat. Oznacza to, że ww. podmiot musi podjąć niezbędne czynności w celu zakończenia procedury akredytującej w terminie określonym w harmonogramie przeprowadzenia tej procedury. Niemniej podmiot pobierający opłaty nie może być odpowiedzialny za wszystkie okoliczności, które mogą mieć wpływ na terminowość prowadzonej procedury. Do takich przypadków niewątpliwie należą siła wyższa czy nieprawidłowe działania lub zaniechania dostawcy EETS. W takich przypadku podmiot pobierający opłaty nie odpowiada za zwłokę lub opóźnienie w realizacji harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytującej.

W przypadku istotnych zmian wprowadzanych w już funkcjonujących elektronicznych systemach poboru opłat konieczne jest wdrożenie art. 2 pkt 18 i 19 (definicje „zaplecza administracyjnego” i „systemu istotnie zmienionego”) oraz art. 15 ust. 1 akapit drugi. W związku z powyższym należy w rzeczonyj regulacji doprecyzować w jaki sposób rozumie się istotną zmianę w systemie – jest to taka zmiana systemu, która oznacza konieczność zmodyfikowania używanych przez dostawcę EETS składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej. W szczególności mowa jest tu o przypadkach, w których zaistnieje konieczność przeprogramowania lub dostosowania interfejsów systemu elektronicznego dostawców EETS, używanego do gromadzenia, przetwarzania i przesyłania informacji w ramach systemu elektronicznego poboru opłat. W opisanym przypadku podmiot pobierający opłaty niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem istotnej zmiany w systemie dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat oraz

szczegółowego opisu harmonogramu przeprowadzenia ponownej procedury akredytującej. W pozostałym zakresie przedmiotowa regulacja odsyła do stosowania odpowiednich przepisów regulujących procedurę akredytującą na wypadek wdrożenia nowego systemu elektronicznego poboru opłat.

### **29) art. 16xb**

Przedmiotowy przepis stanowi implementację art. 15 ust. 2 Dyrektywy, zgodnie z którym krajowe podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS są obowiązane zapewnić środowisko testowe, w którym dostawcy EETS mogą sprawdzić czy posiadane przez nich urządzenie pokładowe EETS może być wykorzystywane do świadczenia usługi EETS na tym obszarze (tzw. testy akceptacyjne). W celu doprecyzowania przepisów Dyrektywy i ustalenia podstawowych zasad przeprowadzania ww. testów w omawianej regulacji nakłada się na podmioty pobierające opłaty obowiązek udostępnienia w informacji o obszarze EETS opisu procedury przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym opis stosowanej metodyki i warunków ich przeprowadzania. Z punktu widzenia projektodawcy istotne jest ponadto by w nowelizowanej ustawie wybrzmiał nakaz organizowania rzeczonych testów w taki sposób, by nie wpływały one na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS. Jednocześnie w celu ustrukturyzowania samej procedury testów w projektowanej ustawie określa się wymogi formalne, jakie powinien spełniać wniosek dostawcy EETS o przeprowadzenie testów akceptacyjnych oraz wystawiane przez podmiot pobierający opłaty, po zakończeniu procedury, oświadczenie o wyniku testów wraz z raportem podsumowującym ich przebieg. Zgodnie z wdrażanym art. 15 ust. 2 Dyrektywy, ustawa przesądza, że koszty testów akceptacyjnych w każdym przypadku pokrywa zainteresowany dostawca EETS. Szczegółowy tryb przeprowadzenia testów określi umowa zawierana pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS a dostawcą EETS, którą może być sama umowa dotycząca obszaru EETS (np. w przypadku gdy dostawca EETS, który ma już dostęp do danego obszaru EETS chciałby przetestować nowe urządzenie pokładowe).

### **30) art. 16y**

Zmiany w przedmiotowym przepisie stanowią przede wszystkim wdrożenie art. 16 Dyrektywy, z uwzględnieniem krajowych przepisów określających właściwość organów nadzoru rynku w rozumieniu przepisów o systemach oceny zgodności. Przedmiotowe przepisy regulują procedurę ochronną, na wypadek gdyby składniki interoperacyjności EETS prawdopodobnie nie spełniały istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem. Na tej podstawie państwo członkowskie może podjąć niezbędne kroki w celu ograniczenia zakresu

ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku, o czym informuje Komisję Europejską. Dodatkowo w związku ze zmienionymi przepisami ustawy o systemach oceny zgodności nakłada się na organy nadzoru rynku obowiązki informacyjne w związku z zastosowaną procedurą ochronną, uchylając jednocześnie obowiązek informacyjny po stronie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W związku z niezaistnieniem sytuacji faktycznych, których dotyczy uchylany ust. 3, nie ma konieczności zawarcia przepisów przejściowych.

### **31) art. 16z**

Najistotniejsza zmiana w omawianym przepisie, regulującym funkcjonowanie Komisji powoływanej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS obejmuje wdrożenie art. 11 ust. 2 Dyrektywy, wskutek czego dodaje się przepis jednoznacznie uprawniający Komisję do sprawdzania, czy warunki zawarcia umowy dotyczące obszaru EETS określone przez podmiot pobierający opłaty, nie są dyskryminacyjne dla dostawcy EETS, oraz czy wynagrodzenie przewidziane dla dostawcy EETS jest zgodne z zasadami określonymi w ustawie.

### **32) art. 16zb oraz art. 16zf–16zh**

Zmiany w powyższych przepisach oraz wprowadzenie nowej regulacji w art. 16zh wynika z nowych uprawnień Komisji powoływanej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS do weryfikacji, czy wynagrodzenie proponowane przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie jest ustalane w sposób dyskryminacyjny w stosunku do wynagrodzenia, które otrzymuje tzw. główny dostawca usługi opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 16t ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Przesądza się, że posiedzenia Komisji odbywają się przy drzwiach zamkniętych, a biorą w nich udział jedynie strony i ich pełnomocnicy oraz osoby powołane przez strony do udziału w postępowaniu pojednawczym, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie wyraźnie zastrzega się, że informacje uzyskane przez Komisję mogą być wykorzystywane wyłącznie w celu rozstrzygnięcia sporu.

W art. 16zf wprowadza się ograniczenie co do zakresu publikacji uchwał Komisji – wyjątek ten obejmuje tajemnicę przedsiębiorstwa, zastrzeżoną przez to przedsiębiorstwo oraz inne tajemnice prawnie chronione. W związku z niezaistnieniem sytuacji faktycznych, których dotyczy przepis, czyli nieistnieniem sporów rozstrzyganych przez Komisję, nie ma konieczności zawarcia przepisów przejściowych. Podobne zastrzeżenie wprowadza się w



art. 16zg w zakresie dotyczącym wymienia informacji dotyczących pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W art. 16zh nakłada się wreszcie na członków Komisji, osoby reprezentujące podmiot pobierający opłaty i dostawcę EETS, osoby uczestniczące w postępowaniu przed Komisją oraz osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji obowiązek nieujawniania uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem przed Komisją informacji zawierających tajemnicę przedsiębiorstwa.

Inne zmiany obejmujące ww. przepisy mają na celu prawidłowe i pełne wdrożenie art. 12 ust. 4 Dyrektywy, zgodnie z którym państwa członkowskie uprawniam organ pojednawczy do zwracania się do podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS oraz osób trzecich zaangażowanych w świadczenie EETS w danym państwie członkowskim o udzielenie stosownych informacji. W związku z powyższym w prawie krajowym konieczne było dookreślenie, że ww. informacje są udzielane nieodpłatnie oraz że nie można odmówić udzielenia informacji ze względu na zastrzeżenie tajemnicy przedsiębiorstwa, co mogłoby zniweczyć sens prowadzenia postępowania pojednawczego.

### **33) art. 16zi**

Zgodnie z przedmiotowym przepisem, minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie Dyrektywy. Powyższe rozwiązanie jest uzasadnione o tyle, że ww. akty wykonawcze wydawane są w drodze rozporządzeń delegowanych, które są stosowane bezpośrednio, a dotyczą one nie tylko dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty (podmiotów profesjonalnych), ale również korzystających z dróg płatnych. W związku z powyższym zasadnym jest zamieszczenie w jednym miejscu informacji o wydaniu ww. aktów wykonawczych oraz o miejscu ich publikacji, tak aby każdy był w stanie w miarę łatwo je odnaleźć i zapoznać się z ich treścią.

#### **IV. Uzasadnienie szczegółowe przepisów projektowanej ustawy – zmiany w pozostałych ustawach oraz przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe**

Co do zasady zmiany w pozostałych nowelizowanych aktach normatywnych stanowią konsekwencję zmian wprowadzanych na mocy procedowanego projektu do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

W art. 37a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym dokonuje się modyfikacji ust. 8, 28 i 31, tak aby w przepisach tych wyraźnie przesądzone zostało, że jedną z metod wniesienia opłat za przejazd autostradami państwowymi pobieranych w ramach SPOE KAS jest korzystanie z usługi EETS.

Dodanie nowego art. 37gea w ww. ustawie ma na celu przyznanie Szefowi KAS uprawnień do ustalania danych właścicieli i posiadaczy pojazdów za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w wyniku wymiany transgranicznej wymiany informacji realizowanej na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W celu należytego wdrożenia art. 24 ust. 1 Dyrektywy dookreśla się jakie dodatkowe elementy powinno zawierać wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej z tytułu niewniesienia opłaty za przejazd autostradą, a także zawarto odrębną delegację do wydania rozporządzenia określającego wzór KPK. Analogicznie jak w przypadku postępowań prowadzonych w związku z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej uregulowano także zasady tłumaczenia ww. wezwania. Jednocześnie przesadza się, że wystawienie wezwania wobec właściciela lub posiadacza pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji nie wyłącza możliwości zastosowania wobec tego podmiotu środków określonych w art. 37gg ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zmierzających do pobrania kaucji na poczet opłaty dodatkowej za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą.

Poza tym uzupełnia się lub odpowiednio modyfikuje katalogi przychodów Krajowego Funduszu Drogowego oraz wydatków ponoszonych przez ten Fundusz, w celu uwzględnienia stosownych przepisów krajowych implementujących Dyrektywę.

Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o transporcie drogowym mają przede wszystkim na celu uwzględnienie faktu ustanowienia transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą. Zmiana w ustawie o Krajowej Administracji Skarbowej ma z kolei zapewnić, że kontrolą prowadzoną przez funkcjonariuszy

celno-skarbowych objęte są, oprócz urzędzeń stosownych do poboru opłat stricte w ramach SPOE KAS, również urzędzenia pokładowe EETS.

Zmiany zawarte w art. 6 projektu ustawy dotyczą ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. 2022 r. poz. 505, z późn. zm.). Proponowane zmiany mają przede wszystkim na celu umożliwienie przyspieszenia ogłoszenia naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024. Zgodnie z art. 20 i 21 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg nabory na zadania powiatowe oraz zadania gminne są ogłaszane przez wojewodów nie wcześniej niż od 1 sierpnia roku poprzedzającego rok na który jest ogłaszany nabór. Mając na względzie obecną sytuację jednostek samorządu terytorialnego i duże potrzeby w zakresie inwestycji drogowych, sytuację na rynku wykonawców robót drogowych zasadne jest przewidzenie w przepisach prawa takiej możliwości, aby nabory na rok 2024 wojewodowie mogli ogłaszać wcześniej, tak aby jeszcze w 2023 r. móc zawrzeć z jednostkami samorządu terytorialnego umowy o dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych. Pozwoli to powiatom i gminom na sprawniejszą i szybszą realizację oczekiwanych przez ich mieszkańców inwestycji na drogach i poprawy bezpieczeństwa z ich korzystania.

W szczególności projekt przewiduje dodanie przepisu epizodycznego art. 42d, który przewiduje:

- 1) możliwość wcześniejszego przygotowania i uzgodnienia planu finansowego Funduszu na rok 2024 zawierającego tylko rozplanowanie środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne na podstawie części, posiadanych już na etapie jego przygotowywania, danych finansowych;
- 2) wcześniejsze przekazanie przez ministra właściwego do spraw transportu informacji do wojewodów informacji o przewidywanej wysokości środków przeznaczonych na 2024 rok na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo,
- 3) skrócenie terminu dla wojewodów na przygotowanie i ogłoszenie naborów na rok 2024 do 10 dni;
- 4) przyjęcie do obliczania wysokości dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych na rok 2024 wskaźników przyjętych na rok 2023;
- 5) skróceniu terminu na ocenę wojewody i przekazanie list zadań powiatowych oraz zadań gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.

W przypadku ogłoszenia wcześniejszych naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024 wojewodowie nie będą ogłaszać „standardowych” naborów w sierpniu, lecz w miarę pozostałych wolnych środków nabory uzupełniające. Intencją dodawanego art. 42 ust. 9 jako przepisu szczególnego wobec art. 21 ust. 3 i ust. 1 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg jest zapewnienie, by w przypadku ogłoszenia wcześniejszych naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024 wojewodowie nie mogli ogłaszać „standardowych” naborów w sierpniu. Natomiast nadal wojewodowie mogliby ogłaszać nabory tzw. uzupełniające w miarę pozostania wolnych środków na podstawie art. 21 ust. 4. Przy czym należy pamiętać, że wcześniejsze nabory na rok 2024 mogą zostać ogłoszone tylko pod warunkiem wcześniejszego sporządzenia i uzgodnienia planu finansowego Funduszu na rok 2024 w zakresie zadań powiatowych oraz zadań gminnych.

Ponadto plan finansowy Funduszu na rok 2024 w zakresie środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne przygotowany na podstawie proponowanych przepisów zostanie uzupełniony o pozostałe środki na dofinansowanie i finansowanie pozostałych zadań Funduszu w „standardowym” terminie sporządzania i uzgadniania planu finansowego Funduszu określonym w art. 9 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Bowiem przepis art. 42d ma charakter przepisu szczególnego wobec art. 9 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. A zatem przepis art. 42d ma pierwszeństwo wobec art. 9. Intencją przepisu art. 42d ust. 1 jest umożliwienie ministrowi właściwemu do spraw transportu przygotowania planu finansowego Funduszu na rok 2024 w terminie wcześniejszym niż wynikający z art. 9 ust. 2a i ograniczonego tylko do rozplanowania środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne na podstawie części, posiadanych już na etapie jego przygotowywania, danych finansowych. Natomiast bez zmian pozostaje obowiązek uzgodnienia projektu tego „ograniczonego” planu finansowego Funduszu na rok 2024 z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, o czym mowa w ust. 2 art. 42d. Powyższe oznacza, że w przypadku przygotowania planu finansowego Funduszu na rok 2024 z przeznaczeniem środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne np. w marcu 2023 r. i uzgodnieniu go, minister właściwy do spraw transportu nie będzie miał obowiązku sporządzania nowego planu finansowego Funduszu na rok 2024 w trybie art. 9, a jedynie jego uzupełnienia o przeznaczenie pozostałych środków Funduszu – na podstawie projektowanego art. 42d ust. 8.

Przepis zawiera również zmiany w zakresie reguły wydatkowej w art. 51 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg polegającą na przesunięciu, ze względu na zaplanowane inne wydatki budżetowe, części wpłaty środków z budżetu państwa na Funduszu z rok 2023 na lata

2024–2026. Sumarycznie przedmiotowa zmiana jest neutralna zarówno dla budżetu państwa jak i finansów Funduszu, gdyż polega na przesunięciu wpływu planowanych środków pomiędzy poszczególnymi latami.

W art. 7 projektu zawarto przepis epizodyczny stanowiący bezpośrednie wdrożenie art. 3 ust. 6 Dyrektywy, zgodnie z którym dostawcy EETS mogą do dnia 31 grudnia 2027 r. udostępniać użytkownikom pojazdów lekkich urządzenie na potrzeby poboru opłat nadające się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz do używania na obszarach EETS, które nie wymagają technologii pozycjonowania satelitarne lub łączności ruchomej.

W art. 8 i 9 zawarto przepisy dotyczące pierwszego sprawozdania o Krajowym Punkcie Kontaktowym do Komisji Europejskiej przygotowanego przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie informacji od ministra właściwego do spraw informatyzacji oraz krajowych podmiotów uprawnionych. Pierwsze sprawozdanie do Komisji Europejskiej jest przekazywane do 19 kwietnia 2023 r. zgodnie z art. 26 dyrektywy.

Ponadto przewidziano obowiązek dostosowania zawartych przed wejściem w życie ustawy umów z dostawcami EETS do nowych przepisów w terminie 9 miesięcy. Przy czym uznano, że dostawcy EETS, którzy zawarli umowy spełnili wymagania konieczne do zawarcia umowy z podmiotem pobierającym opłaty.

W art. 10 i 11 dodano przepisy przejściowe mające zastosowanie dla dostawcy EETS już funkcjonującego w Polsce, dotyczące stosowania przepisów dotychczasowych dla wymogu pokrywania przez dostawcę EETS kosztów ponoszonych przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS oraz wymogu przekazywania przez dostawcę EETS użytkownikom EETS dokumentów księgowych – w odniesieniu do stanów faktycznych zaistniałych przed wejściem w życie ustawy.

W art. 12 ustanawia się regułę wydatkową, zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.). Powyższe regulacje dotyczą planowanych wydatków z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw informatyzacji wynikających z niniejszej ustawy.

Przepis o wejściu w życie projektowanej ustawy przewiduje 14-dniowe *vacatio legis*, jako że przepisy dyrektywy powinny zostać zaimplementowane do prawa krajowego zgodnie z art. 32 ust. 1 Dyrektywy do dnia 19 października 2021 r. W kontekście funkcjonujących już rozwiązań

przewidziane *vacatio legis* jest wystarczające na dostosowanie się adresatów norm do stosowania nowych przepisów, w szczególności wynikających z projektowanych art. 16i ust. 1 pkt 4a i 6e oraz art. 16o ust. 1 pkt 6.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 *decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych* (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt rozporządzenia nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące:</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Ministerstwa współpracujące:</b> Kancelaria Prezesa Rady Ministrów oraz Ministerstwo Finansów</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 31.01.2023</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b> UC88</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest wdrożenie przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii* (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45, z późn. zm.), zwanej dalej „Dyrektywą”. Znacząca część zagadnień ujętych w Dyrektywie była dotychczas przedmiotem *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie* (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str.124, z późn. zm.) oraz wydanej na jej podstawie *decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych* (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11). Powyższe przepisy unijne stworzyły ramy prawne umożliwiające oferowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (European Electronic Toll Service), zwanej dalej „usługą EETS”, certyfikowanym dostawcom, zwanym dalej „dostawcami EETS”. Usługa EETS ma na celu umożliwienie użytkownikom, którzy podpiszą umowę z dostawcą EETS, uiszczanie opłat za przejazdy na terenie Unii Europejskiej w systemach elektronicznych poprzez zawarcie jednej umowy z dostawcą EETS i za pomocą jednego urządzenia pokładowego (tzw. OBU). Dotychczas obowiązujące przepisy unijne regulujące usługę EETS zostały wdrożone do prawa polskiego *ustawą z dnia 13 maja 2016 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. poz. 770), która weszła w życie w dniu 18 czerwca 2016 r. Obecnie w Polsce 1 dostawca EETS świadczy usługę EETS, a do podmiotów pobierających opłaty (SzeF KAS) zgłaszają się dostawcy zainteresowani taką możliwością, prowadzący prace aby spełnić wymagane ku temu warunki. Usługa EETS jest oferowana w niektórych innych krajach UE np. w Niemczech, Belgii czy Austrii.

Wymaga podkreślenia, że wprowadzenie przez unijnego ustawodawcę ram prawnych dla funkcjonowania usługi EETS nie ma na celu ingerencji w podstawowe zasady poboru opłat za przejazd na obszarze UE. **W związku z powyższym projektowana ustawa, wdrażająca Dyrektywę, w żaden sposób nie wpływa na rodzaje pojazdów objętych opłatą, wysokość stawek opłat oraz sieć dróg płatnych. Wejście w życie projektowanej ustawy nie spowoduje więc wzrostu obciążeń użytkowników dróg z tytułu opłat za przejazd pobieranych na terytorium RP.** Usługa EETS ma bowiem na celu wyłącznie ułatwienie wnoszenia poboru opłat za przejazd w systemach elektronicznych stosowanych na terytorium UE, a więc reguluje jedynie kwestie dotyczące metod uiszczania tych opłat. Państwa członkowskie zachowują natomiast podstawowe kompetencje dotyczące kształtowania obowiązku ponoszenia opłat drogowych. Oczywiście pamiętać należy, że usługa EETS jest świadczona przez przedsiębiorców na zasadach rynkowych i korzystanie z niej może oznaczać konieczność wypłaty stosownego wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS, niemniej usługa ta ma charakter fakultatywny i jedynie do podmiotu obowiązującego do wnoszenia opłat należeć będzie decyzja czy korzyści z usługi EETS przewyższają koszty związane z korzystaniem z niej. Ze względu na charakter usługi EETS zakładać można, że największym zainteresowaniem usługa ta będzie cieszyć się wśród przewoźników drogowych zajmujących się transportem międzynarodowym.

W Dyrektywie co do zasady zachowano podstawowe zasady funkcjonowania usługi EETS, przenosząc do niej stosowne regulacje z powołanej już decyzji 2009/750. Niemniej dokonano również pewnych istotnych zmian, które zgodnie z założeniem prawodawcy unijnego powinny zwiększyć konkurencyjność usługi EETS oraz zwiększyć jej dostępność dla użytkowników dróg. Najistotniejsze regulacje wynikające z konieczności wdrożenia Dyrektywy wprowadza się w *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.), która zawiera szczegółowe ramy prawne dla świadczenia usługi EETS. Zmiany w pozostałych ustawach stanowią natomiast konsekwencję zmian proponowanych w ww. ustawie.

Oprócz usługi EETS w Dyrektywie zawarto nowe regulacje mające na celu umożliwienie wymiany danych o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat za przejazd pomiędzy państwami członkowskimi. Dzięki temu rozwiązaniu każde państwo członkowskie będzie w stanie pozyskać informacje o ww. podmiocie z państwa rejestracji pojazdu, nawet

jeśli pojazd opuścił terytorium państwa, na którym popełniono naruszenie. Na podstawie uzyskanych w ten sposób informacji będą mogły zostać podjęte czynności w celu wymierzenia sankcji podmiotowi, który dopuścił się naruszenia. Dyrektywa wzoruje się w tym zakresie na rozwiązaniach przyjętych w *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego* (Dz. Urz. UE L 68 z 13.03.2015, str. 9), która została wdrożona w dziale III rozdziale 2c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). W związku z powyższym projektodawca zakłada, że wymiana danych podmiotów naruszających obowiązek uiszczenia opłat za przejazd odbywać się będzie za pośrednictwem istniejącego już Krajowego Punktu Kontaktowego (KPK), utworzonego na mocy przepisów o ruchu drogowym, a wykorzystywane w tym zakresie rozwiązania techniczne będą zbliżone do tych, które zostały przyjęte dla wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

## **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków**

Najistotniejsze rozwiązania ujęte w projekcie ustawy przewidziano w ramach nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Oprócz zmian stanowiących konsekwencję przeniesienia regulacji zawartych w decyzji 2009/750 do Dyrektywy, co wymusza odpowiednie dostosowanie obowiązujących przepisów krajowych, w rzeczonej ustawie przewiduje się dodanie przepisów wdrażających nowe rozwiązania wprowadzone w Dyrektywie w zakresie usługi EETS, a w szczególności:

- 1) rozszerzenie zakresu stosowania usługi EETS na elektroniczne systemy poboru opłat, w których wykorzystywana jest technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR);
- 2) złagodzenie podstawowych warunków świadczenia usługi EETS dla dostawców EETS, w wyniku czego nie będzie już obowiązku zawarcia przez tych dostawców umów z wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS na terytorium UE i zmianie ulegną przesłanki wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS;
- 3) wprowadzenie regulacji dotyczących terminu wdrażania nowych elektronicznych systemów poboru opłat albo dokonywania istotnych zmian w tych systemach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia dostawcom EETS możliwości odpowiedniego dostosowania składników interoperacyjności EETS;
- 4) wprowadzenie jednoznacznego obowiązku wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty wraz z określeniem podstawowych zasad ustalania jego wysokości;
- 5) nałożenie nowych obowiązków na podmioty świadczące usługi poboru opłat drogowych w zakresie sposobu prowadzenia księgowości i udostępniania organom pojedynczym informacji o wynagrodzeniu otrzymywanym z tytułu świadczenia tej usługi;
- 6) szczegółowe określenie zasad wymiany i przetwarzania danych związanych ze świadczeniem usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty lub kontrolującymi prawidłowość ich uiszczenia, a także podmiotami zarządzającymi drogami lub zarządzającymi ruchem na drogach;
- 7) obowiązek posiadania przez wszystkie podmioty pobierające opłaty w elektronicznych systemach poboru opłat, w których stosowane są OBU, środowiska testowego dla dostawców EETS w celu weryfikacji oferowanych przez nich OBU EETS;
- 8) wyznaczenie organu dedykowanego do wstępnych kontaktów administracyjnych pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty;
- 9) szczegółowe określenie obowiązków użytkowników usługi EETS, które mają na celu zapewnienie prawidłowego poboru opłat za przejazd od tych podmiotów i ustalenie klarownego podziału odpowiedzialności w tym zakresie pomiędzy użytkownikami a dostawcami EETS;
- 10) określenie podstawowych elementów umowy zawieranej przez użytkownika EETS z dostawcą EETS;
- 11) wprowadzenia, w stosownych przypadkach, odesłań do aktów wykonawczych wydawanych przez Komisję (KE) w przypadkach określonych w Dyrektywie, które mają bezpośrednie zastosowanie i co do zasady, z wyjątkiem przypadków, w których nakładają obowiązki, których naruszenie powinno zostać obwarowane sankcją, nie wymagają dodatkowego wdrożenia w przepisach krajowych.

W odniesieniu do przepisów umożliwiających transgraniczną wymianę informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, konieczne jest wyznaczenie w projektowanej ustawie punktu kontaktowego dedykowanego do wymiany danych poprzez rozszerzenie kompetencji istniejącego już KPK oraz określenie:

- 1) krajowych podmiotów uprawnionych do wymiany danych, to jest Głównego Inspektora Transportu Drogowego – w zakresie naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz Szefa KAS – w zakresie naruszeń obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą pobieranych przez ten organ;
- 2) zakresu danych podlegających wymianie;
- 3) trybu wymiany danych;
- 4) trybu sporządzania i doręczania zawiadomień o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary administracyjnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej w przypadku stwierdzenia niewniesienia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS, w oparciu o dane uzyskane za pośrednictwem KPK;
- 5) trybu postępowania w przypadku stwierdzenia przejazdu po terytorium RP pojazdu, na którego właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną albo opłatę dodatkową w wyniku wymiany danych;
- 6) trybu sporządzania sprawozdań dotyczących korzystania z danych podlegających wymianie;



7) szczegółowych zasad ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku z wymianą danych.

Zmiany wprowadzane w pozostałych nowelizowanych ustawach stanowią co do zasady wyłącznie konsekwencję zmian przewidzianych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Istotna jest natomiast z punktu widzenia stosowania przepisów o transgranicznej wymianie danych zmiana ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483, z późn. zm.), która określa podstawowe zasady wystawiania i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej pobieranej przez Szefa KAS w związku z naruszeniem obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą przez podmioty, których dane zostaną ustalone za pośrednictwem KPK.

Oczekiwanym efektem prac nad projektowanym aktem prawnym jest zapełnienie pełnej zgodności prawodawstwa krajowego z przepisami Dyrektywy przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego poboru opłat drogowych na terytorium RP z wykorzystaniem usługi EETS.

Zważywszy, że pierwotne przepisy unijne dotyczące usługi EETS zostały wdrożone do krajowego ustawodawstwa przepisami rangi ustawowej bezwzględnie konieczne jest zastosowanie tego rozwiązania także w tym przypadku. Jest to o tyle uzasadnione, że omawiane regulacje nakładają określone prawa i obowiązki na przedsiębiorców (dostawców EETS), podmioty pobierające opłaty za przejazd, ministra właściwego do spraw transportu oraz użytkowników EETS. W tej ustawie powinny też zostać uregulowane podstawowe zasady transgranicznej wymiany danych w związku z naruszeniami polegającymi na niewniesieniu opłaty za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa KAS, która podobnie jak opłata elektroniczną jest opłatą za korzystanie z dróg publicznych.

Projekt przewiduje również zmianę ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, z późn. zm.) umożliwiającą przyspieszenie ogłoszenia naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024. Mając na względzie obecną sytuację jednostek samorządu terytorialnego i duże potrzeby w zakresie inwestycji drogowych, sytuację na rynku wykonawców robót drogowych zasadne jest przewidzenie w przepisach prawa takiej możliwości aby nabory na rok 2024 wojewodowie mogli ogłaszać wcześniej, tak aby jeszcze w 2023 r. móc zawrzeć z jednostkami samorządu terytorialnego umowy o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych.

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

Jako, że w przedmiotowym przypadku mamy do czynienia z przepisami unijnymi (dyrektywa) każde z państw członkowskich jest obowiązane je wdrożyć zgodnie ze swoim krajowym porządkiem prawnym. Projektodawca nie uznaje w związku z tym za zasadne korzystania w przedmiotowym zakresie z rozwiązań przyjmowanych w innych państwach członkowskich UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty pobierające opłaty za przejazd z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat	3: Szef KAS oraz koncesjonariusze Stalexport Autostrada Małopolska S.A. i Gdańsk Transport Company S.A.	-	1) Obowiązek zawierania umów z dostawcami EETS w sprawie świadczenia usługi EETS w przypadku podmiotów pobierających opłaty z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat ANPR; 2) obowiązek informowania dostawców EETS o planowanym wprowadzeniu istotnych zmian w elektronicznym systemie poboru opłat oraz ustanowienia i przestrzegania harmonogramu ponownej akredytacji dostawców EETS; 3) obligatoryjny obowiązek wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS; 4) obowiązek zapewnienia środowiska testowego dla urzędów, które mogą być stosowane do poboru opłat w ramach usługi EETS.
Podmioty pobierające opłaty za przejazd w inny sposób niż z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat	3: koncesjonariusze Gdańsk Transport Company S.A., Autostrada Wielkopolska S.A. i Autostrada Wielkopolska II S.A (jedynie w przypadku	-	Obowiązek informowania dostawców EETS o planowanym wdrożeniu elektronicznego systemu poboru opłat oraz ustanowienia i przestrzegania harmonogramu akredytacji dostawców EETS.

	gdy podmioty te zdecydują się wprowadzić elektroniczny system poboru opłat, w którym stosowane są urządzenia pokładowe)		
Korzystający z dróg publicznych, którzy zdecydują się zawrzeć umowy o świadczenie usługi EETS	Nieznana (usługa jest dobrowolna - nie jest więc możliwe określenie liczby podmiotów, które zostaną użytkownikami EETS)	-	1) Obowiązek zapewnienia prawidłowego funkcjonowania OBU EETS, zgodnie z instrukcją dostarczoną przez dostawcę EETS i przepisami aktów wykonawczych KE; 2) zabezpieczenie interesów użytkowników EETS przez określenie obligatoryjnych elementów umowy w sprawie świadczenia usługi EETS z dostawcą EETS
Dostawcy EETS	Nieznana (dostawcy EETS działają na zasadach rynkowych - nie jest więc możliwe określenie liczby dostawców, którzy zdecydują się świadczyć usługę EETS na terytorium RP, obecnie na terytorium RP działa 1 dostawca EETS)	-	1) Obowiązek przekazywania danych o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej oraz danych na potrzeby podatkowe do podmiotów pobierających opłatę; 2) obowiązek stosowania przepisów aktów wykonawczych wydawanych przez KE szczegółowo określających zasady świadczenia usługi EETS (m. in. kwestie techniczne związane z EETS); 3) obowiązek dostarczania użytkownikom EETS dokumentów księgowych potwierdzających wniesienie opłat za przejazd w ramach usługi EETS; 4) określenie obligatoryjnych elementów umowy w sprawie świadczenia usługi EETS zawieranej z użytkownikiem EETS; 5) prawo do otrzymywania wynagrodzenia od podmiotu pobierającego opłaty z tytułu świadczenia usługi EETS; 6) obowiązek przekazywania danych o ruchu użytkowników EETS zarządcom dróg i organom zarządzającym ruchem.
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	1) Obowiązek przekazywania sprawozdań z funkcjonowania KPK do KE; 2) pełnienie funkcji punktu kontaktowego dla dostawców EETS; 3) notyfikowanie autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS oraz cofanie autoryzacji dla tych jednostek; 4) obowiązek wydania obwieszczenia zawierającego wykaz aktów wykonawczych wydanych przez KE na podstawie Dyrektywy. 5) możliwość wcześniejszego przygotowania planu finansowego Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na

			2024 rok obejmującego środki na zadania powiatowe oraz zadania gminne.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	-	<p>1) Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających otrzymywanie danych o podmiotach zagranicznych popełniających naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą za pośrednictwem KPK;</p> <p>2) wszczynanie i prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo wystawianie i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej na podstawie danych uzyskanych za pośrednictwem KPK;</p> <p>3) uprawnienie do zatrzymywania na terytorium RP pojazdów, na których właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku wymiany danych za pośrednictwem KPK;</p> <p>4) przygotowywanie danych na potrzeby sprawozdań przekazywanych do KE z funkcjonowania KPK.</p>
Szef KAS	1	-	<p>1) Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających otrzymywanie danych o podmiotach zagranicznych popełniających naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą za pośrednictwem KPK;</p> <p>2) wszczynanie i prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo wystawianie i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej na podstawie danych uzyskanych za pośrednictwem KPK;</p> <p>3) uprawnienie do zatrzymywania na terytorium RP pojazdów, na których właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku wymiany danych za pośrednictwem KPK;</p> <p>4) przygotowywanie danych na potrzeby sprawozdań przekazywanych do KE z funkcjonowania KPK.</p>
Minister właściwy do spraw informatyzacji	1	-	<p>1) Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających transgraniczne przekazywanie danych o pojazdach w związku z naruszeniami</p>

			obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za pośrednictwem KPK; 2) przygotowywanie danych na potrzeby sprawozdań z funkcjonowania KPK przekazywanych do KE.
Wojewodowie	16	-	Możliwość ogłoszenia wcześniejszych naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na 2024 rok.
Samorząd powiatu/prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa, samorząd gminy	314+48 + 2479		Możliwość uzyskania wcześniejszego dofinansowania na zadania powiatowe oraz zadania gminne wobec wcześniejszego ogłoszenia naboru na zadania powiatowe oraz zadania gminne na 2024 rok.

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

Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Przeprowadzono 21-dniowe konsultacje publiczne projektu ustawy z następującymi podmiotami:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 2) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 3) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 5) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 7) Autostrada Wielkopolska S.A.;
- 8) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.;
- 9) Gdańsk Transport Company S.A.;
- 10) Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe ITS POLSKA;
- 11) Instytut Transportu Samochodowego;
- 12) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy;
- 13) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 14) Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji;
- 15) Polskie Towarzystwo Informatyczne;
- 16) Instytut Łączności;
- 17) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Ww. termin konsultacji publicznych został podyktowany koniecznością pilnej implementacji przepisów dyrektywy. Zgodnie z art. 32 ust. 1 Dyrektywy przepisy krajowe ją wdrażające powinny wejść w życie w dniu 19 października 2021 r. Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostały przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
<b>Dochody ogółem</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>19,8</b>
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajowy Fundusz Drogowy	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	19,8
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>1,23</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>3,73</b>
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krajowy Fundusz Drogowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	1,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	3,73

<b>Saldo ogółem</b>	<b>0,57</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>1,55</b>	<b>16,07</b>
budżet państwa	0	0	0	00	00	00	0	0	0	0	0	0
Krajowy Fundusz Drogowy	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	19,8
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	-1,23	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-0,25	-3,73
Źródła finansowania	Koszty budowy i implementacji rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę danych z wykorzystaniem KPK działającego przy CEPiK zostaną pokryte ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (podane kwoty są kwotami brutto).											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Szacowana wielkość przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu nałożonych kar, o których mowa w art. 13k ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wynikających z uruchomienia transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, przy założeniu 100% ściągłości należności, oraz obsługi kar tylko o wyższej wysokości wyniesie 1 800 000 zł, przy założeniu, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) postępowania będą prowadzone wyłącznie w przypadku naruszeń, za które odpowiadają właściciele i posiadacze pojazdów, ponieważ dane o tych podmiotach są przekazywane na mocy Dyrektywy;</li> <li>2) prowadzone będą postępowania na podstawie art. 13k ust. 1 ustawy o drogach publicznych, w przypadku których wysokość kary pieniężnej wynosi 1500 zł;</li> <li>3) 1 pracownik GITD wydaje ok. 30 decyzji na miesiąc, a więc 360 rocznie (na podstawie danych GITD).</li> </ol> <p>Środki konieczne na wdrożenie nowych funkcjonalności w KPK dotyczących transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych oszacował jego operator – minister właściwy do spraw informatyzacji - na podstawie dotychczasowych doświadczeń związanych z obsługą KPK. Koszty uwzględniają kwotę rocznej składki na EUCARIS, która w roku 0 wynosi 10 474,2 zł.</p> <p>Niezależnie od powyższego należy wyjaśnić, że system KSPO KAS (w ramach modułu służącego do prowadzenia postępowań administracyjnych) zakłada integrację z KPK w celu wymiany danych za pomocą interfejsu. Zakładano, że wszystkie koszty związane z tym działaniem zostaną finansowane ze środków już przeznaczonych na budowę i wdrożenie KSPO KAS w ramach KFD. W związku z powyższym po stronie KFD, ani budżetu państwa nie będzie konieczności ponoszenia dodatkowych wydatków z tego tytułu.</p> <p>Zmiany w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju w zakresie reguły wydatkowej polegają na przesunięciu, ze względu na zaplanowane inne wydatki budżetowe, części wpłaty środków z budżetu państwa na Funduszu z rok 2023 na lata 2024-2026. Sumarycznie przedmiotowa zmiana jest neutralna zarówno dla budżetu państwa jak i finansów Funduszu, gdyż polega na przesunięciu wpływu planowanych środków pomiędzy poszczególnymi latami.</p>											

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

	osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowana ustawa może mieć, ze względu na potencjalne zwiększenie konkurencyjności usługi EETS, pozytywny wpływ na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw przewozowych, które zajmują się transportem międzynarodowym. W przypadku gdy w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy przewoźnicy w większym zakresie skorzystają z usługi EETS to osiągną oni korzyści w postaci konieczności posiadania tylko jednego urządzenia pokładowego do poboru opłat w systemach elektronicznych stosowanych na obszarze UE oraz prawo do otrzymywania jednego dokumentu księgowego z tego tytułu zamiast konieczności uzyskiwania dokumentów odrębnie dla każdego z tych systemów. Zwiększenie konkurencyjności usługi EETS na mocy projektowanej ustawy może też mieć pozytywny wpływ na działalność gospodarczą prowadzoną przez dostawców EETS, a co za tym idzie ma zwiększyć szansę na pojawienie się w RP przedsiębiorców świadczących tę usługę z korzyścią dla użytkowników dróg.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W przypadku mniejszych przedsiębiorstw przewozowych, które wykonują transport międzynarodowy, korzyści wynikające z projektu mogą być podobne do tych, które opisano w części dotyczącej dużych przedsiębiorstw przewozowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt może mieć pozytywny wpływ na obywateli, którzy wykonują przejazdy drogami płatnymi, ponieważ możliwość skorzystania przez nich z bardziej dostępnej usługi EETS powinno uprościć wnoszenie opłat drogowych i skutkować łatwiejszym rozliczaniem się z podmiotami pobierającymi opłaty w systemach elektronicznych. Nie przewiduje się natomiast wpływu projektu ustawy na rodzinę oraz gospodarstwa domowe.						
	Osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Nie przewiduje się wpływu projektu ustawy na osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: O ile korzystanie z usługi EETS wymaga dopełnienia określonych formalności (np. zawarcia umowy z dostawcą EETS i podania danych niezbędnych do jej realizacji) to należy podkreślić, że usługa ta będzie miała charakter całkowicie dobrowolny, a więc skorzystanie z niej pozostanie w wyłącznej gestii korzystającego z drogi. W zamian podmiot ten otrzyma możliwość uiszczania opłat na bardziej przyjaznych zasadach, z wykorzystaniem jednego urządzenia pokładowego i na podstawie jednego rachunku księgowego otrzymywanego od dostawcy EETS. Docelowo więc obciążenia regulacyjne dotychczas nałożone na korzystających z dróg powinny ulec zmniejszeniu.								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
Projekt ustawy może mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Zwiększenie konkurencyjności usługi EETS w wyniku przyjęcia rozwiązań proponowanych w projektowanej ustawie może skutkować pojawieniem się dostawców EETS								

świadczących usługę na terytorium RP, co może z kolei oznaczać konieczność zatrudnienia pracowników w celu obsługi użytkowników EETS.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		
<input checked="" type="checkbox"/> inne: ochrona danych osobowych		

Omówienie wpływu	<p>Projekt pozytywnie wpłynie na informatyzację zadań realizowanych przez organy państwa. Przewiduje się bowiem rozszerzenie kompetencji KPK, który działa w systemie teleinformatycznym przy Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, dzięki czemu w prosty i szybki sposób możliwe będzie ustalenie danych podmiotu zagranicznego naruszającego obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej. Oprócz tego pojawienie się w RP dostawców EETS może pozytywnie wpłynąć na rozpowszechnienie nowoczesnych, elektronicznych metod płatności z tytułu opłat drogowych.</p> <p>Dyrektywa, a co za tym idzie projektowana ustawa, przewidują przetwarzanie ściśle określonych danych osobowych właścicieli i posiadaczy pojazdów w celu transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat uiszczanych w sposób elektroniczny. Wymiana ta będzie następować z wykorzystaniem elektronicznych baz zawierających dane o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. O ile więc można mówić tu o przetwarzaniu danych osobowych z wykorzystaniem nowych technologii, zdaniem projektodawcy przepisy art. 35 i 36 <i>rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)</i> (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.) regulujące przypadki, w których konieczne jest przeprowadzenie oceny skutków dla ochrony danych nie mają tu zastosowania. Wynika to z faktu, że zakładane rozwiązanie korzysta już z istniejących baz danych prowadzonych w systemie teleinformatycznym co oznacza, że czynności przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany danych będą stanowić działalność niejako uboczną (wtórną) jaką jest prowadzenie przez państwa członkowskie UE bazy danych o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. Dodatkowo zgodnie z art. 27 ust. 1 Dyrektywy w celu zminimalizowania ryzyka naruszenia praw lub wolności osób fizycznych, w projekcie ustawy nałożono na organy przetwarzające dane osobowe w omawianym zakresie obowiązek stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, odpowiednio przepisy art. 174a – art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1648, z późn. zm.) oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. poz. 125, z późn. zm.), co powinno w pełni zabezpieczyć proces przetwarzania danych osobowych.</p>
------------------	--

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, która w obecnym stanie prawnym odpowiada za sprawy informatyzacji, równoległe do prac toczących się nad implementacją Dyrektywy podejmuje działania mające na celu zapewnienie funkcjonowania nowych funkcjonalności KPK w zakresie transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych od dnia wejścia w życie ustawy. Faktyczne wdrożenie nowych funkcjonalności będzie uzależnione od ostatecznej daty wejścia w życie przedmiotowego projektu ustawy.

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

W przedmiotowym przypadku mamy do czynienia z aktem prawnym wdrażającym przepisy unijne. W związku z powyższym ewaluację efektów projektu prowadzić będzie, m. in. na podstawie sprawozdań państw członkowskich KE, która, w razie stwierdzenia takiej potrzeby, może zaproponować nowelę Dyrektywy. W konsekwencji nie przewiduje się ewaluacji projektu na poziomie krajowym.

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

Nie dotyczy.

## RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA

### PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC88)

#### **1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący)**

Projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 2) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 3) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 5) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 6) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 7) Autostrada Wielkopolska S.A.;
- 8) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.;
- 9) Gdańsk Transport Company S.A.;
- 10) Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe ITS POLSKA;
- 11) Instytut Transportu Samochodowego;
- 12) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy;
- 13) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 14) Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji;
- 15) Polskie Towarzystwo Informatyczne;
- 16) Instytut Łączności;
- 17) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

W ramach konsultacji publicznych uwagi do projektu ustawy zgłosił: Gdańsk Transport Company SA. Udzielono odpowiedzi z wyjaśnieniami.

GTC S.A. przedstawił propozycję zmiany art. 16u ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która wykracza poza zakres wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91, str. 45), wobec czego nie została uwzględniona. Wyjaśniono, że przepisy ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym tworzą ramy prawne umożliwiające interoperacyjność systemów poboru opłat, funkcjonujących na autostradach zarządzanych przez GDDKiA oraz koncesjonariuszy.

#### **2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

#### **3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku**

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Żaden z podmiotów, o których mowa powyżej, nie zgłosił uwag w trybie ustawy o działalności lobbingsowej.



TABELA ZBIEŻNOŚCI

		<p>1. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.), zwana dalej „udp”.</p> <p>2. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483, z późn. zm.), zwana dalej „uap”.</p> <p>3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), zwana dalej „uPrd”.</p> <p>4. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201), zwana dalej „utd”.</p> <p>5. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz.813, z późn. zm.).</p> <p>6. Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</p>			
TYTUŁ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1);			
<b>PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ</b>					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdroże nia  T / N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Rozdział I	Przepisy ogólne				
Art. 1 ust. 1	<p>1. Niniejsza dyrektywa określa warunki niezbędne do osiągnięcia następujących celów:</p> <p>a) zapewnienie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych w ramach całej unijnej sieci dróg, w tym autostrad miejskich i międzymiastowych, większych i mniejszych dróg, oraz różnych obiektów, takich jak tunele lub mosty, i promów; oraz</p> <p>b) ułatwianie transgranicznej wymiany danych rejestracyjnych pojazdów w przypadku pojazdów i właścicieli lub posiadaczy pojazdów, których dotyczy nieuiszczenie wszelkiego rodzaju opłat drogowych w Unii.</p> <p>W myśl zasady pomocniczości niniejszą dyrektywę stosuje się z zastrzeżeniem podejmowanych przez państwa członkowskie decyzji o</p>	N	-	-	-

	poborze opłat drogowych od określonych rodzajów pojazdów oraz decyzji określających wysokość tych opłat i cel ich poboru.				
Art. 1 ust. 2	Art. 3–22 nie stosuje się do: a) systemów opłat drogowych, które nie są systemami elektronicznymi w rozumieniu art. 2 pkt 10; oraz b) małych, ściśle lokalnych systemów opłat drogowych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań art. 3–22 byłyby nieproporcjonalne do korzyści.	T	Art. 13j udp ze zmianą wprowadzoną w art. 1 pkt 4 lit. a	Art. 13j 1. Przepisów art. 13i nie stosuje się do: 1) systemów opłat, których poboru nie dokonuje się środkami elektronicznymi; 2) <i>systemów elektronicznego poboru opłat, w których nie stosuje się urzędzeń na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup></i> ; 3) systemów opłat wprowadzanych na drogach powiatowych i gminnych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań wymienionych w art. 13i są niewspółmiernie wysokie do korzyści. 2. Do opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, pobieranej przez Szefa KAS, nie stosuje się przepisów art. 13i ust. 1, w przypadku poboru tej opłaty z wykorzystaniem technologii automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych oraz przepisów art. 13i ust. 3. 3. Szef KAS w przypadku niewystarczającej dostępności urzędzeń pokładowych, o których mowa w art. 13i ust. 3a, może w celu poboru opłaty, o której mowa w ust. 2, zapewnić ich dostępność.	-
Art. 1 ust. 3	Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do opłat parkingowych.	T	Art. 13i ust. 1a w zw. z ust. 1 udp.	Art. 13i 1. Wprowadzane systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii: <i>1) pozycjonowanie satelitarne;</i> <i>2) łączność ruchomą;</i> <i>3) technologię mikrofalową 5,8 GHz.</i> 1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.	-
Art. 1 ust. 4	Cel, jakim jest interoperacyjność systemów elektronicznego poboru opłat drogowych w Unii, osiąga się za pomocą europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich.	T	art.13i ust. 1a	1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.	-
Art. 1 ust. 5	5. Jeżeli zgodnie z wymogami prawa krajowego nieuiszczenie opłaty drogowej można stwierdzić po powiadomieniu użytkownika o obowiązku zapłaty, państwa członkowskie mogą również stosować niniejszą dyrektywę w celu ustalenia właściciela lub posiadacza	N	-	-	-

	<p>pojazdu oraz samego pojazdu na potrzeby dokonania powiadomienia wyłącznie wtedy, gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki:</p> <p>a) nie ma żadnych innych środków pozwalających na ustalenie właściciela lub posiadacza pojazdu; oraz</p> <p>b) powiadomienie właściciela lub posiadacza pojazdu o obowiązku uiszczenia opłaty jest obowiązkowym etapem procedury uiszczenia opłaty drogowej na mocy prawa krajowego.</p>				
Art. 1 ust. 6	<p>Jeżeli państwo członkowskie stosuje ust. 5, przyjmuje ono środki konieczne do zapewnienia, aby postępowania następcze dotyczące obowiązku uiszczenia opłaty drogowej były prowadzone przez organy publiczne. Odniesienia do nieuiszczenia opłaty drogowej w niniejszej dyrektywie obejmują przypadki objęte ust. 5, jeżeli państwo członkowskie, w którym ma miejsce przypadek nieuiszczenia opłaty, stosuje ten ustęp.</p>	N	-	-	-
Art. 2	<p>Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:</p> <p>1) „usługa poboru opłat” oznacza usługę umożliwiającą użytkownikom, na podstawie jednej umowy i – w razie konieczności – przy użyciu jednego urządzenia pokładowego (OBE), korzystanie z pojazdu na co najmniej jednym obszarze EETS; usługa ta obejmuje:</p> <p>a) w razie konieczności, dostarczanie użytkownikom OBE dostosowanego do ich potrzeb i utrzymywanie jego funkcjonalności;</p> <p>b) zagwarantowanie, że podmioty pobierające opłaty będą otrzymywały opłaty, które są należne od użytkowników;</p> <p>c) udostępnianie użytkownikom sposobów płatności lub akceptowanie istniejącego sposobu;</p> <p>d) pobór opłat od użytkowników;</p> <p>e) zarządzanie stosunkami konsumenckimi z użytkownikami; oraz</p> <p>f) wdrażanie i przestrzeganie strategii ochrony i bezpieczeństwa danych w systemach poboru opłat drogowych;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 1 lit. e, pkt 3 lit. c, pkt 13 lit. a, pkt 17, oraz pkt 24</p> <p>Art. 4 pkt 41 udp</p>	<p>W art. 4 udp dodaje się pkt 44 w brzmieniu:</p> <p>„44d) usługa poboru opłat - usługę umożliwiającą korzystającym z dróg publicznych wypełnienie obowiązku uiszczenia opłat na obszarze EETS na podstawie jednej umowy, obejmującej:</p> <p>a) zagwarantowanie, że podmiot pobierający opłaty otrzymuje opłaty, które są należne od korzystających z dróg publicznych,</p> <p>b) umożliwianie wnoszenia opłat za pomocą powszechnie dostępnych usług płatniczych w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2360),</p> <p>c) zapewnianie obsługi korzystających z dróg publicznych obowiązanych do wnoszenia opłat za przejazdy po obszarze EETS,</p> <p>d) wdrażanie i stosowanie polityk, o których mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679, w celu ochrony przetwarzanych danych osobowych;</p> <p>e) możliwość dostarczania użytkownikowi drogi urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, jeśli jest ono wymagane w tym systemie;”.</p> <p>W art. 13i udp dodaje się ust. 1c i 1d w brzmieniu:</p> <p>„1c. Dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek.</p> <p>1d. Usługę poboru opłat na obszarze EETS może świadczyć również podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez działającego w jego imieniu i na jego rzecz głównego dostawcę usługi, do którego należy w szczególności zawieranie umów z korzystającymi z dróg, zwanego dalej „głównym dostawcą”.”.</p> <p>W art. 16i udp w ust. 1 dodaje się pkt 6e w brzmieniu:</p>	-

			<p>„6e) wdrożyć i stosować politykę ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku ze świadczeniem usługi EETS, zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679;”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16la:  - ust. 2 pkt 1-3 w brzmieniu:  „2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności:  1) szczegółowy zakres usług zapewnianych użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS;  2) szczegółowy zakres danych, w tym danych osobowych, które użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS;  3) sposób i termin uiszczania kwoty, o której mowa w art. 16n ust. 1;”  - ust. 6 w brzmieniu:  „6. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1-5 do umów dotyczących świadczenia usługi EETS stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2020 r. poz. 287, z 2021 r. poz. 2105 oraz z 2022 poz. 2337).”.</p> <p>W art. 16s udp:  - w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:  „2. Umowa określa co najmniej:  3) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1, oraz tryb korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, a także zasady jego zwrotu;”  - dodaje się ust. 3 w brzmieniu:  „3. Umowa może zawierać inne postanowienia niż określone w ust. 2, jeśli są one niezbędne dla zapewnienia prawidłowości poboru opłat na obszarze EETS i świadczenia usługi EETS.”</p> <p>Art. 4 pkt 41 udp:  „41) usługa EETS - usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie umowy zawartej z dostawcą EETS;”</p>	
	2) „dostawca usługi poboru opłat” oznacza podmiot prawny świadczący usługi poboru opłat na co najmniej jednym obszarze EETS w odniesieniu do co najmniej jednej klasy pojazdów;	T	<p>Art. 1 pkt 1 lit. c</p> <p>W art. 4 udp:  - pkt 43 otrzymuje brzmienie:  „43) dostawca EETS - podmiot świadczący usługę EETS”;  W art. 13i udp dodaje się ust. 1d w brzmieniu:</p>	-

				1d. Usługę poboru opłat na obszarze EETS może świadczyć również podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez działającego w jego imieniu i na jego rzecz głównego dostawcę usługi, do którego należy w szczególności zawieranie umów z korzystającymi z dróg, zwanego dalej „głównym dostawcą”.”.	
3) „podmiot pobierający opłaty” oznacza podmiot publiczny lub prywatny dokonujący poboru opłat za poruszanie się pojazdem na obszarze EETS;	T	Art. 1 pkt 1 lit. b	W art. 4 dodaje się pkt 42a w brzmieniu: „42a) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS - podmiot pobierający opłaty za korzystanie z dróg publicznych na obszarze EETS znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”.	-	
4) „wskazany podmiot pobierający opłaty” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który został wyznaczony jako podmiot pobierający opłaty na przyszłym obszarze EETS;	T	Art. 1 pkt 31 - Art. 16xa ust. 5 udp	5. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, planuje wdrożyć elektroniczny system poboru tych opłat wykorzystujący co najmniej jedną z technologii wymienionych w art. 4 pkt 42, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu, zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o obszarze EETS. W takim przypadku informacja o obszarze EETS zawiera, oprócz elementów określonych w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c: 1) informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat; 2) szczegółowy harmonogram przeprowadzenia ponownej procedury akredytacyjnej.	-	
5) „europejska usługa opłaty elektronicznej (EETS)” oznacza usługę poboru opłat świadczoną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS na co najmniej jednym obszarze EETS na podstawie umowy;	T	Art. 4 pkt 41 udp	Art. 4 pkt 41 udp: 41) usługa EETS - usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie umowy zawartej z dostawcą EETS;	-	
6) „dostawca EETS” oznacza podmiot, który – na podstawie odrębnej umowy – zapewnia użytkownikowi EETS dostęp do EETS, przekazuje opłaty właściwemu podmiotowi pobierającemu opłaty i jest zarejestrowany w państwie członkowskim swojej siedziby;	T	Art. 1 pkt 1 lit. c, pkt 9 lit. a i pkt 12	W art. 4 udp pkt 43 otrzymuje brzmienie: „43) dostawca EETS - podmiot świadczący usługę EETS”.  W art. 16e udp ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanym dalej „rejestrem EETS”, po: 1) zawarciu w formie pisemnej: a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, oraz b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS, zwanej dalej „umową dotyczącą świadczenia usługi EETS;”;	-	

				<p>Art. 16h udp otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, po:</p> <p>1) zawarciu w formie pisemnej:</p> <p>a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, oraz</p> <p>b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS;</p> <p>2) zakończeniu, z pozytywnym wynikiem, procedury akredytacyjnej.”</p>	
7) „użytkownik EETS” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która zawarła umowę z dostawcą EETS w celu uzyskania dostępu do EETS;	T	Art. 4 pkt 44 udp	Art. 4 pkt 44 udp:	44) użytkownik EETS - podmiot obowiązany do uiszczenia opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS	-
8) „obszar EETS” oznacza drogę, sieć dróg, obiekt, taki jak most lub tunel, lub prom, gdzie opłaty pobiera się za pomocą elektronicznego systemu poboru opłat;	T	Art. 1 pkt 1 lit. a	w art. 4 udp pkt 42 otrzymuje brzmienie:	<p>„42) obszar EETS - drogę, sieć dróg, most, tunel lub przeprawę promową na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na których opłaty za przejazd pobiera się za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat wykorzystującego co najmniej jedną z następujących technologii:</p> <p>a) pozycjonowanie satelitarne,</p> <p>b) łączność ruchomą,</p> <p>c) technologię mikrofalową 5,8 GHz,</p> <p>d) naliczanie opłat w oparciu o automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdów;”.</p>	-
9) „system zgodny z EETS” oznacza zbiór elementów systemu elektronicznego poboru opłat drogowych, które są szczególnie potrzebne do włączenia dostawców EETS w ten system i do funkcjonowania EETS;	T	Art. 1 pkt 13 lit. a	W art. 16i udp dodaje się pkt 6a lit. a w brzmieniu:	<p>„6a) pokrywać koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które mają wyłącznie na celu umożliwienie dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;”.</p>	-
10) „system elektronicznego poboru opłat drogowych” oznacza system poboru opłat, w którym obowiązek uiszczenia opłaty przez użytkownika jest uruchamiany wyłącznie przez automatyczne wykrycie obecności pojazdu w pewnym miejscu za pomocą zdalnej łączności z OBE w pojeździe lub automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych i wyłącznie związany z tym automatycznym wykryciem;	T	Art. 1 pkt 1 lit. a	W art. 4 udp pkt 42 otrzymuje brzmienie:	<p>„42) obszar EETS - drogę, sieć dróg, most, tunel lub przeprawę promową na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na których opłaty za przejazd pobiera się za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat wykorzystującego co najmniej jedną z następujących technologii:</p>	-

				<p>a) pozycjonowanie satelitarne,</p> <p>b) łączność ruchomą,</p> <p>c) technologię mikrofalową 5,8 GHz,</p> <p>d) naliczanie opłat w oparciu o automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdów ;”.</p>	
11) „urządzenie pokładowe (OBE)” oznacza pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania do wykorzystania w ramach usługi poboru opłat, instalowany lub przewożony w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania/przesyłania danych; może nim być zarówno urządzenie odrębne, jak i wbudowane w pojazd;	T	Art. 1 pkt 3 lit. e	<p>W art. 13i udp:</p> <p>- dodaje się ust. 3<sup>1</sup> w brzmieniu:</p> <p>„3<sup>1</sup>. Przez urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat rozumie się pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania wykorzystywanych do poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, zainstalowany w pojeździe lub w nim przewożony, służący do gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania i przesyłania danych.”,</p>	-	
12) „główny dostawca usług” oznacza dostawcę usługi poboru opłat mającego konkretne obowiązki, takie jak obowiązek podpisywania umów ze wszystkimi zainteresowanymi użytkownikami, lub konkretne prawa, takie jak określone wynagrodzenie czy gwarantowana umowa długoterminowa, różne od praw i obowiązków innych dostawców usług;	T	Art. 1 pkt 25 i pkt 3 lit. c	<p>W art. 16t dodaje się ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„4. W przypadku gdy na danym obszarze EETS opłaty są uiszczane z wykorzystaniem usługi poboru opłat, świadczonej przez głównego dostawcę działającego w imieniu i na jego rzecz, a usługa ta spełnia łącznie następujące warunki:</p> <p>1) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dla głównego dostawcy z tytułu świadczenia tej usługi,</p> <p>2) główny dostawca ma obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat ze wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS a głównym dostawcą na świadczenie krajowej usługi poboru opłat została zawarta na okres dłuższy niż 4 lata,</p> <p>3) na danym obszarze EETS świadczona jest tylko jedna usługa poboru opłat spełniająca warunki, o których mowa w pkt 1-2</p> <p>- wynagrodzenie dla dostawcy EETS ustala się w analogiczny sposób jak wynagrodzenie wypłacane głównemu dostawcy usługi przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.</p> <p>W art. 13i dodaje się ust. 1d w brzmieniu:</p> <p>„1d. Usługę poboru opłat na obszarze EETS może świadczyć również podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez działającego w jego imieniu i na jego rzecz głównego dostawcę usługi, do którego należy w szczególności zawieranie umów z korzystającymi z dróg, zwanego dalej „głównym dostawcą”.”,</p>	-	
13) „składnik interoperacyjności” oznacza podstawowy element, grupę elementów, podzespół lub pełny zespół sprzętu włączonego lub przeznaczonego do włączenia w EETS, od których bezpośrednio lub	T	Art. 1 pkt 1 lit. e	<p>W art. 4 po pkt 44 dodaje się pkt 44a w brzmieniu:</p> <p>„44a) składniki interoperacyjności EETS - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub</p>	-	

	pośrednio zależy interoperacyjność usługi, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;			które są przeznaczone do włączenia do usługi EETS, od których pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność tej usługi, w tym urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat i oprogramowanie;”.	
	14) „przydatność do stosowania” oznacza zdolność składnika interoperacyjności do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego używania, po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z EETS w powiązaniu z systemem podmiotu pobierającego opłaty;	T	Art. 1 pkt 1 lit. e	W art. 4 po pkt 44 dodaje się pkt 44b w brzmieniu: „44b) przydatność do stosowania w EETS - zdolność składnika interoperacyjności EETS do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego używania po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z usługą EETS w powiązaniu z systemem elektronicznego poboru opłat podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS;”.	-
	15) „dane dotyczące opłat” oznaczają informacje, które właściwy podmiot pobierający opłaty uznał za niezbędne do ustalenia wysokości opłaty należnej za poruszanie się pojazdem na określonym obszarze poboru opłat i do zawarcia transakcji związanej z opłatą;	T	Art. 16r ust. 1 udp	1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.	-
	16) „zgłoszenie opłaty” oznacza oświadczenie przekazane podmiotowi pobierającemu opłaty, które potwierdza obecność pojazdu na obszarze EETS, w formie uzgodnionej przez dostawcę usługi poboru opłaty i podmiot pobierający opłaty;	T	Art. 16r udp Art. 1 pkt 23	1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.  <i>1a. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, przekazuje:</i> <i>1) dostawca EETS podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS - w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 1 lub 2;</i> <i>2) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS dostawcy EETS - w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3.</i> <i>2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1 i 1a, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.</i> <i>3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.</i>	-
	17) „parametry klasyfikacji pojazdów” oznaczają dane dotyczące pojazdu, na podstawie których obliczana jest wysokość opłat przy uwzględnieniu danych dotyczących opłat;	N	-	Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste, powszechnie znane i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym.	-
	18) „zaplecze administracyjne” oznacza centralny system elektroniczny używany przez podmiot pobierający opłaty, grupę podmiotów pobierających opłaty, które stworzyły jednostkę interoperacyjną lub	N	-	Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste, powszechnie znane i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym.	-



dostawcę EETS do gromadzenia, przetwarzania i przesyłania informacji w ramach systemu elektronicznego poboru opłat drogowych;				
19) „system istotnie zmieniony” oznacza istniejący system elektronicznego poboru opłat drogowych, który został poddany lub jest poddawany zmianie, wymagającej od dostawców EETS zmodyfikowania używanych składników interoperacyjności, na przykład przeprogramowania lub dostosowania interfejsów ich zaplecza administracyjnego, do tego stopnia, że wymagana jest ponowna akredytacja;	T	Art. 1 pkt 31	<p>W udp dodaje się art. 16xa ust. 9 w brzmieniu:</p> <p>„9. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS planuje wdrożyć istotne zmiany w stosowanym przez niego elektronicznym systemie poboru opłat, wymagające od dostawców EETS zmodyfikowania używanych przez nich składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tej zmiany dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat;</li> <li>2) szczegółowego harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej.</li> </ol> <p>Przepisy ust. 6-8 stosuje się odpowiednio.”</p>	-
20) „akredytacja” oznacza proces określony przez podmiot pobierający opłaty i przez niego zarządzany, przez który dostawca EETS musi przejść przed uzyskaniem zezwolenia na świadczenie usługi EETS na obszarze EETS;	T	Art. 1 pkt 31	<p>W udp dodaje się art. 16xa udp dodaje się ust. 1-4 w brzmieniu:</p> <p>„Art. 16xa. 1. Procedura akredytacyjna jest przeprowadzana:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w odrębnej umowie zawieranej przez dostawcę EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, albo</li> <li>2) po zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w tej umowie.</li> </ol> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, umowa dotycząca obszaru EETS może być zawarta pod warunkiem zakończenia procedury akredytacyjnej z wynikiem pozytywnym.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakończenie procedury akredytacyjnej z wynikiem negatywnym skutkuje wygaśnięciem z mocy prawa umowy dotyczącej obszaru EETS.</p> <p>4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytacyjną dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) konieczność niedyskryminacyjnego traktowania dostawców EETS;</li> <li>2) przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim akt ten określa procedurę akredytacyjną dostawców EETS.” </li></ol>	-
21) „opłata” lub „opłata drogowa” oznaczają opłatę podlegającą uiszczeniu przez użytkownika drogi za poruszanie się po danej drodze,	T	Art. 13 ust. 1 pkt	<p>Art. 13</p> <p>1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:</p>	-

<p>sieci dróg, obiekcie, takim jak most, lub tunel, lub z wykorzystaniem promu;</p>		<p>3 i ust 2 udp Art. 1 pkt 1 lit. f</p>	<p>3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.</p> <p>2. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za:</p> <p>1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych;</p> <p>2) przeprawy promowe na drogach publicznych.</p> <p>Art. 1 pkt 1 lit. f: „47) elektroniczna opłata autostradowa - opłatę za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483);”</p>	
<p>22) „nieuiszczenie opłaty drogowej” oznacza wykroczenie polegające na nieuiszczeniu przez użytkownika drogi opłaty drogowej w państwie członkowskim, zdefiniowane w odpowiednich przepisach krajowych tego państwa członkowskiego;</p>	T	Art. 1 pkt 8	<p>W udp dodaje się art. 13ma ust. 3 w brzmieniu: „3. Przez naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty drogowej, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, rozumie się naruszenie przez korzystającego z drogi obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogą, tunelem, mostem lub przeprawą promową, znajdującymi się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, za które prawo obowiązujące w tym państwie przewiduje sankcję niezależnie od jej charakteru.”</p>	-
<p>23) „państwo członkowskie rejestracji” oznacza państwo członkowskie, w którym zarejestrowany jest pojazd podlegający uiszczeniu opłaty drogowej;</p>	N	-	<p>Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym.</p>	-
<p>24) „krajowy punkt kontaktowy” oznacza wyznaczony właściwy organ państwa członkowskiego do celów transgranicznej wymiany danych rejestracyjnych pojazdów;</p>	T	Art. 1 pkt 1 lit. f	<p>W art. 4 w pkt 45 dodaje się pkt 46 w brzmieniu: „46) Krajowy Punkt Kontaktowy - Krajowy Punkt Kontaktowy, o którym mowa w art. 80k ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;”</p>	-
<p>25) „automatyczne wyszukiwanie” oznacza procedurę dostępu w internecie do zasobów bazy danych co najmniej jednego państwa członkowskiego lub wszystkich państw członkowskich;</p>	T	Art. 1 pkt 8	<p>W udp dodaje się art. 13ma ust. 4 w brzmieniu: „4. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje transgraniczną wymianę informacji przez realizację zadań określonych w art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w tym przepisie.”</p>	-
<p>26) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub przegubowy zespół pojazdów, przeznaczone lub wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub towarów;</p>	N	-	<p>Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste, powszechnie znane i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym</p>	-

	27) „posiadacz pojazdu” oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany, zgodnie z definicją zawartą w prawie państwa członkowskiego rejestracji;	N	-	Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste, powszechnie znane i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym	-
	28) „pojazd ciężki” oznacza pojazd, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 tony;	N	-	Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym	-
	29) „pojazd lekki” oznacza pojazd, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 tony.	N	-	Definiowane przez dyrektywę pojęcie jest oczywiste i nie wymaga wdrożenia w prawie krajowym	-
Art. 3 ust. 1	<p>Wszystkie nowe systemy elektronicznego poboru opłat drogowych wymagające instalacji lub używania OBE wykorzystują do celów przeprowadzania transakcji związanych z opłatami elektronicznymi co najmniej jedną spośród następujących technologii:</p> <p>a) pozycjonowanie satelitarne;</p> <p>b) łączność ruchoma;</p> <p>c) technologia mikrofalowa 5,8 GHz.</p> <p>Istniejące systemy elektronicznego poboru opłat drogowych wymagające instalacji lub używania OBE i wykorzystujące inne technologie muszą spełniać wymogi określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu w przypadku dokonania istotnych ulepszeń technologicznych.</p>	T	Art. 1 pkt 3 Art. 13 i ust. 1 udp	<p>1. Wprowadzane systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:</p> <p>1) <i>pozycjonowanie satelitarne;</i></p> <p>2) <i>łączność ruchomą;</i></p> <p>3) <i>technologię mikrofalową 5,8 GHz.</i></p>	-
Art. 3 ust. 2	Komisja, zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535, zwraca się do właściwych organów normalizacyjnych o szybkie przyjęcie norm mających zastosowanie do systemów elektronicznego poboru opłat drogowych w odniesieniu do technologii wymienionych w ust. 1 akapit pierwszy i technologii ARTR oraz o aktualizację tych norm w razie konieczności. Komisja zwraca się do organów normalizacyjnych o zapewnienie ciągłej kompatybilności składników interoperacyjności.	N	-	-	-
Art. 3 ust. 3	OBE, które wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego i zostało wprowadzane do obrotu po dniu 19 października 2021 r., musi być zgodne z usługami pozycjonowania oferowanymi przez system Galileo i europejski system wspomagania satelitarnego („EGNOS”).	T	Art. 1 pkt 3 lit. e	<p>W art. 13i udp dodaje się ust. 3<sup>2</sup> w brzmieniu:</p> <p>„3<sup>2</sup>. Urządzenia na potrzeby pobierania opłat w systemie elektronicznego poboru opłat wykorzystującym technologię pozycjonowania satelitarnego wprowadzane do obrotu powinny być zdolne do współpracy z usługami pozycjonowania satelitarnego zapewnianymi przez:</p> <p>1) system GALILEO w rozumieniu art. 2 lit. g umowy z dnia 26 czerwca 2004 r. w sprawie promowania, użytkowania i świadczenia usług systemów nawigacji satelitarnej GALILEO i GPS oraz powiązanych z nimi aplikacji (Dz. U. z 2012 r. poz. 328), oraz</p> <p>2) system EGNOS w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającego Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013</p>	N

				i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz. Urz. UE L 170 z 12.05.2021, str.69).”	
Art. 3 ust. 4	Bez uszczerbku dla ust. 6, dostawcy EETS udostępniają użytkownikom EETS OBE, które nadają się do stosowania, są interoperacyjne i zdolne do komunikowania się z odpowiednimi systemami elektronicznego poboru opłat drogowych eksploatowanymi w państwach członkowskich, działającymi w oparciu o technologie wymienione w ust. 1 akapit pierwszy.	T	Art. 1 pkt 16 lit. a	W art. 16l udp ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS oferuje użytkownikowi EETS urządzenie pokładowe na potrzeby pobierania opłat umożliwiające pobór opłat w systemach elektronicznego poboru opłat stosowanych na obszarach EETS, na których wykorzystuje się technologie wymienione w art. 13i ust. 1. Przepis art. 13i ust. 3 <sup>1</sup> stosuje się.”.	-
Art. 3 ust. 5	OBE może korzystać z własnych podzespołów sprzętowych i oprogramowania lub z elementów innych podzespołów sprzętowych i oprogramowania obecnych w pojeździe, lub też obu tych rozwiązań. Do celów komunikowania się z innymi podzespołami sprzętowymi obecnymi w pojeździe OBE może korzystać z technologii innych niż technologie wymienione w ust. 1 akapit pierwszy, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa, jakości usługi i bezpieczeństwa danych. OBE EETS może ułatwiać usługi inne niż pobór opłat, pod warunkiem że świadczenie takich usług nie koliduje z usługami poboru opłat na jakimkolwiek obszarze EETS.	T	Art. 1 pkt 4 lit. b i pkt 16 lit. h	W art. 13j dodaje się ust. 4: „4. W celu zapewnienia komunikacji urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, z podzespołami sprzętowymi i oprogramowaniem znajdującym się w pojeździe, dopuszczalne jest wykorzystywanie technologii innych niż wymienione w art. 13i ust. 1, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa użytkownika pojazdu i przetwarzania danych oraz odpowiedniej jakości usług świadczonych za pomocą tego urządzenia.”.  W art. 16l udp dodaje się ust. 10 w brzmieniu: „10. Urządzenie, o którym mowa w ust. 1, może być wykorzystywane przez dostawcę EETS do świadczenia innych usług niż usługa EETS, pod warunkiem, że nie wpływa to na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS. W tym celu w urządzeniu mogą być wykorzystywane technologie inne niż wymienione w art. 13i ust. 1.”.	-
Art. 3 ust. 6	Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich, by wprowadzić dla pojazdów lekkich systemy elektronicznego poboru opłat drogowych oparte na pozycjonowaniu satelitarnym lub łączności ruchomej, dostawcy EETS mogą do dnia 31 grudnia 2027 r. udostępniać użytkownikom pojazdów lekkich OBE nadające się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz do używania na obszarach EETS, które nie wymagają technologii pozycjonowania satelitarnego lub łączności ruchomej.	T	Art. 7	Art. 7 projektowanej ustawy: „Art. 7. Do dnia 31 grudnia 2027 r. na obszarach EETS, na których nie stosuje się technologii wymienionych w art. 13i ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dostawcy EETS mogą oferować użytkownikom pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony urządzenia EETS umożliwiające pobór opłat wyłącznie w technologii, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.”.	-
Art. 4	Rejestracja dostawców EETS. Każde państwo członkowskie ustanawia procedurę rejestracji dostawców EETS. Dokonuje ono rejestracji podmiotów z siedzibą na jego terytorium, które wystąpiły o rejestrację i które mogą wykazać, że spełniają następujące wymogi: a) mają certyfikat EN ISO 9001 lub jego odpowiednik; b) posiadają wyposażenie techniczne oraz deklarację WE lub certyfikat stwierdzające zgodność składników interoperacyjności ze specyfikacjami;	T	Art. 1 pkt 9 lit. b Art. 16e ust 2 i 4 udp	art. 16e: 2. Warunkami świadczenia usługi EETS są: 1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika; 2) <i>posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności EETS, dla których wystawiono deklarację WE lub certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, potwierdzające</i>	-

	<p>c) posiadają kompetencje w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub w innych powiązanych dziedzinach;</p> <p>d) mają odpowiednią zdolność finansową;</p> <p>e) posiadają globalny plan zarządzania ryzykiem poddawany audytowi nie rzadziej niż raz na dwa lata; oraz</p> <p>f) cieszą się dobrą reputacją.</p>		<p>ich zgodność z wymaganiami określonymi w ustawie oraz w przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;</p> <p>2a) posiadanie kompetencji w świadczeniu:</p> <p>a) usług w obszarze elektronicznego poboru opłat drogowych, przez które rozumie się w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie tego systemu, lub</li> <li>– wykonywanie czynności faktycznych w procesie poboru opłat drogowych lub rozliczania tych opłat, lub</li> <li>– produkcję urządzeń na potrzeby poboru opłat w tym systemie, lub</li> </ul> <p>b) usług pokrewnych do usług, o których mowa w lit. a, przez które rozumie się w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie ITS, urządzeń telematiki transportu i ruchu drogowego lub innych systemów teleinformatycznych wykorzystywanych w transporcie i ruchu drogowym, lub</li> <li>– usługi operacji na danych wykonywanych przy użyciu oprogramowania komputerowego, lub</li> <li>– prowadzenie działalności bankowej, lub</li> <li>– prowadzenie działalności ubezpieczeniowej lub reasekuracyjnej, lub</li> <li>– usługi telekomunikacyjne i usługi towarzyszące w rozumieniu art. 2 pkt 44a ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne</li> </ul> <p>- jeśli świadczenie tych usług wymagało przetwarzania danych w dużej skali oraz stosowania środków technicznych lub organizacyjnych zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo tych danych;</p> <p>3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;</p> <p>4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;</p> <p>5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.</p> <p>4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.</p>	
--	--	--	--	--

<p>Art. 5 ust. 1</p>	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS zawarli umowy w sprawie świadczenia EETS obejmujące wszystkie obszary EETS na terytorium co najmniej czterech państw członkowskich w ciągu 36 miesięcy od dnia ich rejestracji zgodnie z art. 4. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby ci dostawcy EETS zawarli umowy obejmujące wszystkie obszary EETS w danym państwie członkowskim w ciągu 24 miesięcy od zawarcia pierwszej umowy w tym państwie członkowskim, z wyjątkiem tych obszarów EETS, na których właściwe podmioty pobierające opłaty nie przestrzegają art. 6 ust. 3.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 1 lit. d, pkt 9 lit. a, pkt 11, pkt 12, pkt 22 oraz pkt 24</p> <p>W art. 4 udp dodaje się pkt 43a w brzmieniu:      „43a) umowa dotycząca obszaru EETS - umowa zawierana pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na danym obszarze EETS, na podstawie której dostawca EETS jest uprawniony do świadczenia usługi EETS na tym obszarze;”.</p> <p>W art. 16e udp ust. 1 otrzymuje brzmienie:      „1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanym dalej „rejestrem EETS”, po:      1) zawarciu w formie pisemnej:      a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, oraz      b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS, zwanej dalej „umową dotyczącą świadczenia usługi EETS;”</p> <p>W art. 16g udp:      - w ust. 1 pkt 2 dodaje się lit. d w brzmieniu:      „d) niezawarcia przez dostawcę EETS umów dotyczących obszarów EETS obejmujących wszystkie obszary EETS:      – w przynajmniej czterech państwach członkowskich Unii Europejskiej, w terminie 36 miesięcy od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS do rejestru EETS stała się ostateczna, lub      – w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej, w terminie 24 miesięcy od dnia zawarcia pierwszej umowy dotyczącej obszaru EETS w tym państwie, chyba że dostawca EETS wykaże, że umowa dotycząca obszaru EETS nie została zawarta z powodu niedopełnienia przez podmiot pobierającego opłaty obowiązku zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu dostawców EETS do obszaru EETS.”,      - uchyla się ust. 2 i 3.</p> <p>Art. 16h udp otrzymuje brzmienie:      „Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, po:      1) zawarciu w formie pisemnej:      a) umowy dotyczącej obszaru EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, oraz      b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS;</p>	<p>-</p>
----------------------	---	----------	--	----------

				<p>2) zakończeniu, z pozytywnym wynikiem, procedury akredytacyjnej.”</p> <p>W art. 16q udp ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.”.</p> <p>W art. 16s udp w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:  „2. Umowa określa co najmniej:  1) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem prawidłowego poboru opłat w elektronicznym systemie poboru opłat;”.</p>	
Art. 5 ust. 2	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS utrzymywali stały zasięg na wszystkich obszarach EETS po zawarciu umów w tym zakresie. Jeżeli dostawca EETS nie jest w stanie utrzymać zasięgu na obszarze EETS, ponieważ podmiot pobierający opłaty nie przestrzega niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by dostawca ten jak najszybciej przywrócił zasięg na tym obszarze EETS.</p>	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i c, pkt 20 lit. f	<p>W art. 16i udp:  - w ust. 1:  - dodaje się pkt 1a w brzmieniu:  „1a) świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS, z wyjątkiem przypadków, w których zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”;</p> <p>- pkt 9 otrzymuje brzmienie:  „9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zaprzestania albo zakończenia świadczenia usługi EETS - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.”;</p> <p>- dodaje się ust. 10 i 11 w brzmieniu:  „10. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 9, dostawca EETS:  1) wskazuje, na których obszarach EETS zaprzestał świadczenia usługi EETS;  2) informuje o powodach zaprzestania świadczenia usługi EETS.  11. W przypadku zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, przepisy art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców stosuje się odpowiednio.”.</p> <p>W art. 16o udp w ust. 1 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:</p>	-

				„7) podejmować działania mające na celu niezwłoczne przywrócenie możliwości świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, w przypadku gdy świadczenie usługi EETS nie jest możliwe ze względu na zawinione przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS naruszenie obowiązków określonych w ustawie lub w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;”.	
Art. 5 ust. 3	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS publikowali informacje o swoim zasięgu na obszarach EETS i o wszelkich zmianach w tym zakresie, a także – w ciągu miesiąca od rejestracji – szczegółowe plany dotyczące rozszerzenia ich usług na dodatkowe obszary EETS, z rocznymi aktualizacjami.	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i c	W art. 16i udp: - w ust. 1 pkt 5 lit. a i b oraz pkt 6 otrzymują brzmienie: „5) udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o: a) obszarach EETS, na których aktualnie świadczy usługę EETS, b) planowanych działaniach mających na celu rozszerzenie zakresu świadczenia usługi EETS o obszary EETS, które nie są aktualnie obsługiwane przez tego dostawcę EETS, - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS; 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o: a) zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS, b) zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”, - dodaje się ust. 8 w brzmieniu: „8. Dostawca EETS udostępnia informację, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. b, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS stała się ostateczna oraz aktualizuje tę informację przynajmniej raz w każdym roku kalendarzowym, począwszy od roku następującego po roku, w którym miało miejsce pierwsze udostępnienie informacji.”	-
Art. 5 ust. 4	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, jeżeli to konieczne, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS lub dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, zapewniali użytkownikom EETS OBE spełniające wymogi określone w niniejszej dyrektywie, a także w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE i 2014/30/UE. Mogą one zwrócić się do danych dostawców EETS o wykazanie spełnienia tych wymogów.	T	Art. 1 pkt 16 lit. b oraz pkt 30 lit. a i b	W art. 16l dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Dostawca EETS przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez urządzenie, o którym mowa w ust. 1, wymagań, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, na żądanie: 1) podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS; 2) użytkownika EETS; 3) korzystającego z drogi publicznej niebędącego użytkownikiem EETS.”.  W art. 16x udp: - ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:	-



				<p>1) niniejszej ustawie;</p> <p>2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4-6 dyrektywy 2019/520;</p> <p>3) dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne - w przypadku urządzeń, o których mowa w art. 161 ust. 1.”</p> <p>- po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1, składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”.</p>	
Art. 5 ust. 5	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, prowadzili wykazy OBE, które utraciły ważność, odnoszące się do umów w sprawie świadczenia EETS zawartych przez nich z użytkownikami EETS. Przyjmują one środki konieczne do zapewnienia, aby takie wykazy były prowadzone ściśle zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi, między innymi, w rozporządzeniu (UE) 2016/679 i dyrektywie 2002/58/WE.	T	Art. 1 pkt 13 lit. c, pkt 16 lit. h, pkt 17 i pkt 24	<p>W art. 16i udp dodaje się ust. 7 w brzmieniu:</p> <p>„7. Do przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4 stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 159-166 i art. 1741 – art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”</p> <p>W art. 16l udp dodaje się ust. 9 w brzmieniu:</p> <p>„9. Do przetwarzania danych osobowych w związku z prowadzeniem i przekazywaniem krajowemu podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS wykazu, o którym mowa w ust. 4, stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 1741 - art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16la ust. 2 pkt 4 i 6 w brzmieniu:</p> <p>„2 Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności:</p> <p>4) przypadki uzasadniające umieszczenie przez dostawcę EETS urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, w wykazie, o którym mowa w ust. 4 tego przepisu;</p>	W pozostałym zakresie zastosowanie będzie miało obowiązujące rozporządzenie (UE) 2016/679

				<p>6) tryb i termin przekazywania użytkownikowi EETS informacji, o której mowa w art. 16l ust. 5.”.</p> <p>W art. 16s udp w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:          „2. Umowa określa co najmniej:          5) tryb dostarczania wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4, oraz jego aktualizacji;”.</p> <p>art.16l:          4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.          5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi.          6. Dostawca EETS niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4, i informuje o tym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.          7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektronicznych opłat autostradowych, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.          8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie dotyczącej obszaru EETS.</p>	
Art. 5 ust. 6	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS publicznie udostępniali stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS.	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i pkt 17	<p>W art. 16i udp w ust. 1 pkt 5 lit. c otrzymuje brzmienie:          „5) udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o:          c) warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16la ust. 1 w brzmieniu:          „ Art. 16la. 1. Umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji, o której mowa w art. 16i ust. 1 pkt 5 lit. c.”.</p>	-
Art. 5 ust. 7	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, przekazywali podmiotom pobierającym opłaty informacje, których potrzebują oni do obliczenia i nakładania opłat od pojazdów użytkowników EETS lub przekazywali podmiotom pobierającym opłaty wszelkie informacje niezbędne, aby umożliwić im weryfikację	T	Art. 1 pkt 13 lit. a	<p>W art. 16i udp w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:          „2) niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS dane, w tym dane osobowe użytkowników EETS, niezbędne do realizacji tej umowy, w tym:</p>	-

	obliczenia opłaty nałożonej przez dostawców EETS na pojazdy użytkowników EETS.			<p>a) dane, na podstawie których podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala wysokość opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazdy po obszarze EETS lub dokonuje weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości tej opłaty przez dostawcę EETS,</p> <p>b) dane o dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;”</p>	
Art. 5 ust. 8	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, współpracowali z podmiotami pobierającymi opłaty w ich wysiłkach dotyczących ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku podejrzenia nieuiszczenia opłaty drogowej podmiot pobierający opłaty miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych odnoszących się do pojazdu, którego dotyczy podejrzenie nieuiszczenia opłaty drogowej, oraz do właściciela lub posiadacza tego pojazdu będącego klientem dostawcy EETS. Dostawca EETS natychmiastowo udostępnia takie dane.</p> <p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty nie ujawniał takich danych żadnemu innemu podmiotowi pobierającemu opłaty. Przyjmują one środki konieczne do zapewnienia, aby – w przypadku, gdy podmiot pobierający opłaty jest zintegrowany z dostawcą usługi poboru opłat w ramach jednego podmiotu, dane te były używane jedynie do celów ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia lub zgodnie z art. 27 ust. 3.</p>	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i c	<p>W art. 16i udp:</p> <p>- w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>4) współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości:</p> <p>a) uiszczenia opłaty elektronicznej,</p> <p>b) wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej</p> <p>- w tym niezwłocznie przekazywać tym podmiotom, na ich żądanie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej lub obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej oraz dane pojazdu stanowiącego własność użytkownika EETS lub znajdującego się w jego posiadaniu;”</p> <p>- dodaje się ust. 5-6 w brzmieniu:</p> <p>„5. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, administratorem tych danych jest Szef KAS.</p> <p>6. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują od dostawcy EETS dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, a Szef KAS osobiście świadczy krajową usługę poboru opłat, organ ten jest obowiązany zapewnić, że dane te:</p> <p>1) nie są udostępniane innym podmiotom pobierającym opłaty na obszarach EETS;</p> <p>2) zostaną wykorzystane wyłącznie w celach:</p> <p>a) ustalenia danych podmiotów naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej,</p> <p>b) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej,</p> <p>c) przekazania dokumentów z przeprowadzonej kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, zgodnie z art. 13l ust. 1.”:</p>	-
Art. 5 ust. 9	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za dany obszar EETS na ich terytorium miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych dotyczących wszystkich pojazdów będących własnością lub	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i c	<p>W art. 16i udp:</p> <p>- w ust. 1 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:</p>	-

	znajdujących się w posiadaniu klientów danego dostawcy EETS, którzy w danym okresie prowadzili pojazd na obszarze EETS, za który podmiot pobierający opłaty jest odpowiedzialny, a także danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy tych pojazdów, pod warunkiem że podmiot pobierający opłaty potrzebuje tych danych w celu spełnienia swoich obowiązków wobec organów podatkowych. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawca EETS przekazywał wymagane dane nie później niż dwa dni po otrzymaniu wniosku. Przyjmują one środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty nie ujawniał takich danych żadnemu innemu dostawcy usługi poboru opłat. Przyjmują one środki konieczne do zapewnienia, aby – w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty jest zintegrowany z dostawcą usługi poboru opłat w ramach jednego podmiotu – dane te były używane jedynie w celu spełnienia przez podmiot pobierający opłaty jego obowiązków wobec organów podatkowych.			<p>„2a) niezwłocznie, ale nie później niż w terminie dwóch dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku, przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu należące do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty;”,</p> <p>- dodaje się ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał od dostawcy EETS dane osobowe w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na tym podmiocie jest obowiązany zapewnić, że dane te:</p> <p>1) nie zostaną udostępnione podmiotom świadczącym usługi poboru opłat i dostawcom EETS świadczącym, odpowiednio, usługę poboru opłat albo usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</p> <p>2) zostaną wykorzystane przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wyłącznie w celu w jaki zostały one uzyskane - w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał dane osobowe od dostawcy EETS, osobiście świadczy krajową usługę poboru opłat.”.</p>	
Art. 5 ust. 10	Dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję dyrektyw 2002/58/WE i (UE) 2016/680.	T	Art. 1 pkt 13 lit. c	<p>W art. 16i udp dodaje się ust. 7 w brzmieniu:</p> <p>„7. Do przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4 stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 159-166 oraz art. 174<sup>1</sup>-174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar - odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”</p>	W pozostałym zakresie zastosowanie będzie miało obowiązujące rozporządzenie (UE) 2016/679.
Art. 5 ust. 11	<p>Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu dalszego określenia obowiązków dostawców EETS dotyczących:</p> <p>a) monitorowania wyników ich poziomu usług oraz współpracy z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach audytów weryfikacyjnych;</p> <p>b) współpracy z podmiotami pobierającymi opłaty w wykonywaniu testów systemów podmiotów pobierających opłaty;</p> <p>c) serwisu i wsparcia technicznego dla użytkowników EETS oraz personalizacji OBE;</p> <p>d) wystawiania faktur użytkownikom EETS;</p>	T	Art. 1 pkt 13 lit. a-c, pkt 16 lit. d, pkt 17, pkt 19 lit. e, pkt 20 lit. c i pkt 24	<p>W art. 16i udp:</p> <p>- w ust. 1:</p> <p>- pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3) monitorować poziom świadczonej usługi EETS oraz przeprowadzać audyt tej usługi we współpracy z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS;”,</p> <p>- dodaje się pkt 6b w brzmieniu:</p> <p>„6b) współdziałać z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, przy wykonywaniu testów elektronicznego systemu poboru opłat wykonywanych przez ten podmiot, w zakresie, w jakim jest to</p>	-

	<p>e) informacji, które dostawcy EETS muszą przekazywać podmiotom pobierającym opłaty i o których mowa w ust. 7; oraz</p> <p>f) informowania użytkowników EETS o wykryciu przypadku niezgłoszenia opłaty.</p> <p>Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.</p>		<p>niezbędne do zapewnienia prawidłowego świadczenia usługi EETS;”</p> <p>- dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Dostawca EETS jest ponadto obowiązany przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, informacje inne niż określone w ust. 1, jeśli akt wykonawczy wydany przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520 tak stanowi.”</p> <p>- dodaje się ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Obowiązki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 6b oraz ust. 1a, dostawca EETS wypełnia z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”</p> <p>W art. 16l udp ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Dostawca EETS zapewnia personalizację urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i jego serwis, a także wsparcie techniczne dla użytkownika EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”</p> <p>W udp dodaje się art. 16la ust. 5 w brzmieniu:</p> <p>„5. Określenie trybu wystawiania dokumentów księgowych EETS następuje z uwzględnieniem przepisów art. 16s ust. 4 i 5 oraz wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”</p> <p>W art. 16n udp dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p>„6. Dostawca EETS informuje użytkownika EETS o każdorazowym nieuiszczeniu przez niego kwoty, o której mowa w ust. 1, w terminie określonym w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”</p> <p>W art. 16o udp w ust. 1 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a) uczestniczyć w audycie, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 3, na zasadach określonych w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520;”</p>	
--	---	--	---	--

				W art. 16s udp w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie: „2. Umowa określa co najmniej: 9) tryb współdziałania dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS przy wykonywaniu testów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6b;”.	
Art. 6 ust. 1	Jeżeli dany obszar EETS nie spełnia technicznych i proceduralnych warunków interoperacyjności EETS przewidzianych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, na których terytorium jest położony dany obszar EETS, przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby właściwy podmiot pobierający opłaty wraz z zainteresowanymi stronami dokonał oceny problemu i, jeżeli leży to w zakresie jego obowiązków, podjął działania naprawcze mające na celu zapewnienie interoperacyjności EETS systemu pobierania opłat. W razie konieczności państwo członkowskie aktualizuje rejestr, o którym mowa w art. 21 ust. 1, w zakresie informacji, o których mowa w lit. a) tego przepisu.	T	Art. 1 pkt 20 lit. g, pkt 24 i pkt 27 lit b	W art. 16o udp w ust. 1 dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) podejmować działania, w zakresie swojej właściwości, mające na celu zapewnienie zgodności obszaru EETS, na którym pobiera opłaty, z wymaganiami technicznymi lub prawnymi określonymi w ustawie oraz w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;”  W art. 16s udp w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie: „2. Umowa określa co najmniej: 8) zakres i tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS na wypadek podejmowania przez ten podmiot działań, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 7-9;”  W art. 16v po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Minister właściwy do spraw transportu co najmniej raz w roku kalendarzowym weryfikuje prawidłowość informacji zawartych w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu minister może zwrócić się do podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS oraz do dostawców EETS o przekazanie stosownych informacji i wyjaśnień.”;	-
Art. 6 ust. 2	Każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby każdy podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za obszar EETS na terytorium tego państwa członkowskiego opracował i utrzymywał informację o obszarze EETS, określając warunki ogólne dostępu dostawców EETS do ich obszarów EETS, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 9.  W przypadku stworzenia nowego systemu elektronicznego pobierania opłat drogowych na terytorium danego państwa członkowskiego to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby wskazany podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system opublikował informację o obszarze EETS z odpowiednim wyprzedzeniem, w celu umożliwienia akredytacji zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem nowego systemu, z należytym uwzględnieniem czasu trwania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w art. 15 ust. 1.  W przypadku istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat drogowych na terytorium danego państwa członkowskiego to państwo	T	Art. 1 pkt 20 lit. d i pkt 31	W art. 16o udp w ust. 1 w pkt 3 lit. a-d otrzymują brzmienie: „a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, b) informację o drodze lub sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz o technologii stosowanej do poboru opłat na obszarze EETS, c) informację o obszarze EETS, zawierającą co najmniej opis: – szczegółowych wymagań, które dostawcy EETS powinni spełnić w celu uzyskania prawa do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, – szczegółowych warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS, w tym opis sposobu ustalania wysokości wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, – procedury akredytacyjnej,	-

	<p>członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za system opublikował zaktualizowaną informację o obszarze EETS z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umożliwić akredytowanym dostawcom EETS dostosowanie ich składników interoperacyjności do nowych wymogów i uzyskanie ponownej akredytacji najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem zmienionego systemu, z należyтым uwzględnieniem czasu trwania procesu oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w art. 15 ust. 1.</p>		<p>– danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazd obszarem EETS, - zwaną dalej „informacją o obszarze EETS”, d) informację o planowanej zmianie danych, o których mowa w lit. b;”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16xa ust. 4 pkt 1 i ust. 5-9 w brzmieniu: „4. Krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytacyjną dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie: 1) konieczność niedyskryminacyjnego traktowania dostawców EETS;”.</p> <p>„5. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, planuje wdrożyć elektroniczny system poboru tych opłat wykorzystujący co najmniej jedną z technologii wymienionych w art. 4 pkt 42, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu, zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o obszarze EETS. W takim przypadku informacja o obszarze EETS zawiera, oprócz elementów określonych w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c: 1) informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat; 2) szczegółowy harmonogram przeprowadzenia ponownej procedury akredytacyjnej. 6. Ustalając i aktualizując harmonogram przeprowadzenia procedury akredytacyjnej podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa poszczególne czynności tej procedury i terminy ich przeprowadzenia w taki sposób by procedura ta mogła się zakończyć nie później niż na miesiąc przed dniem wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat. 7. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS podejmuje niezbędne czynności w celu zakończenia procedury akredytacyjnej w terminie określonym w harmonogramie przeprowadzenia tej procedury. 8. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie odpowiada za zwłokę lub opóźnienie w realizacji harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, w tym przekroczenie terminu określonego zgodnie z ust. 7, jeśli wynika to z okoliczności, na które nie miał wpływu, takich jak działanie siły wyższej oraz nieprawidłowe działania dostawcy EETS lub zaniechanie tego dostawcy.</p>	
--	---	--	---	--

				<p>9. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS planuje wdrożyć istotne zmiany w stosowanym przez niego elektronicznym systemie poboru opłat, wymagające od dostawców EETS zmodyfikowania używanych przez nich składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej, podmiot ten niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tej zmiany dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej:</p> <p>1) informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat;</p> <p>2) szczegółowego harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej.</p> <p>Przepisy ust. 6-8 stosuje się odpowiednio.”.</p>	
Art. 6 ust. 3	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty odpowiedzialne za obszary EETS na ich terytorium dopuszczały w sposób niedyskryminujący wszelkich dostawców EETS zwracających się o świadczenie usługi EETS na danym obszarze lub obszarach EETS.</p> <p>Dopuszczenie dostawcy EETS do obszaru EETS następuje pod warunkiem przestrzegania przez dostawcę obowiązków i warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS.</p> <p>Państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty nie wymagały od dostawców EETS korzystania z określonych rozwiązań lub procesów technicznych, które utrudniałyby interoperacyjność składników interoperacyjności dostawcy EETS z systemami elektronicznego poboru opłat na innych obszarach EETS.</p> <p>Jeżeli podmiot pobierający opłaty i dostawca EETS nie mogą osiągnąć porozumienia, sprawę można skierować do rozpatrzenia przez organ pojedynczy odpowiedzialny za dany obszar poboru opłat.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 3 lit. d, pkt 20 lit. a, b i h, pkt 24 oraz pkt 33 lit. a</p> <p>Art. 16z ust.1 udp</p> <p>Art. 2 pkt 1 lit. a</p>	<p>W art. 13i udp ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS na zasadach określonych w ustawie oraz przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.”</p> <p>W art. 16o udp:</p> <p>- dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1,</p> <p>- wprowadzenie do wyliczenia oraz pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest obowiązany:</p> <p>1) zapewnić niedyskryminacyjne:</p> <p>a) procedurę akredytacyjną,</p> <p>b) warunki zawierania umów dotyczących obszaru EETS, na którym pobiera opłaty;”</p> <p>;”;</p> <p>- dodaje się ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie wymaga od dostawcy EETS stosowania rozwiązań lub procesów technicznych, które utrudniałyby zapewnienie interoperacyjności składników interoperacyjności EETS stosowanych przez tego dostawcę z systemami elektronicznego poboru opłat wykorzystywanymi na innych obszarach EETS.”.</p> <p>W art. 16s udp ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Umowę dotyczącą obszaru EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji o obszarze EETS.”.</p> <p>Art. 16z ust. 1 udp:</p>	-



			<p>1. Spór pomiędzy <i>podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS</i>, a dostawcą EETS dotyczący:</p> <p>1) negocjacji związanych z usługą EETS, 2) <i>umowy dotyczącej obszaru EETS</i></p> <p>- może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygania sporów na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p>W art. 37a uap ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Opłata za przejazd autostradą, o której mowa w ust. 7, może być wniesiona: 1) w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej na podstawie danych geolokalizacyjnych przekazanych z urządzeń lub systemów, o których mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych; 2) z wykorzystaniem usługi EETS w rozumieniu art. 4 pkt 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na zasadach określonych w tej ustawie.”.</p>	
Art. 6 ust. 4	<p>Każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby umowy zawierane między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS dotyczące świadczenia usługi EETS na terytorium tego państwa członkowskiego umożliwiały wystawianie faktur za opłaty użytkownikom EETS bezpośrednio przez dostawcę EETS.</p> <p>Podmiot pobierający opłaty może zażądać, aby dostawca EETS wystawiał faktury użytkownikowi w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłaty a dostawca EETS ma obowiązek spełnić to żądanie.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 13 lit. a, pkt 17 i pkt 24</p> <p>W art. 16i udp w ust. 1 dodaje się pkt 6d w brzmieniu: „6d) przekazywać użytkownikom EETS dokumenty księgowo- dotyczące opłat za przejazd uiszczonych w ramach usługi EETS, zwane dalej „dokumentami księgowymi EETS”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16la: - ust.2 pkt 5 w brzmieniu: „2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności: 5) szczegółowy tryb wystawiania dokumentów księgowych EETS;” - ust. 5 w brzmieniu: „5. Określenie trybu wystawiania dokumentów księgowych EETS następuje z uwzględnieniem przepisów art. 16s ust. 4 i 5 oraz wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.”.</p> <p>W art. 16s udp: - w ust. 2 pkt 6 otrzymuje brzmienie: „2. Umowa określa co najmniej:</p>	-

				6) zasady wystawiania przez dostawcę EETS dokumentów księgowych EETS;”, - dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu: „4. Podmiot pobierający opłatę elektroniczną oraz elektroniczną opłatę autostradową zobowiązuje dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty. 5. Podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, może zobowiązać dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty.”.	
Art. 6 ust. 5	Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej lub lokalnej. Nie narusza to prawa państw członkowskich do wprowadzenia rabatów lub upustów w celu promowania stosowania opłat elektronicznych. Wszystkie rabaty lub upusty opłat oferowane przez państwo członkowskie lub podmiot pobierający opłaty za używanie OBE muszą być przejrzyste, ogłaszane publicznie i dostępne dla klientów dostawców EETS na tych samych warunkach.	T	Art. 1 pkt 3 Art. 13i ust. 1b	art. 13i udp ust. 1b 1b. Uiszczanie opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat. <i>Użytkownicy EETS korzystają z opłat abonamentowych lub zryczałtowanych na tych samych zasadach jak inni korzystający z dróg publicznych.</i>	W pozostałym zakresie przepis jest wdrożony przez obowiązujący art. 13i ust. 1b udp.
Art. 6 ust. 6	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty dopuszczały na swoich obszarach EETS wszelkie sprawne OBE dostarczane przez dostawców EETS, z którymi pozostają w stosunkach umownych, i które zostały poddane certyfikacji zgodnie z procedurą określoną w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 15 ust. 7, i które nie figurują w wykazie OBE, które utraciły ważność, o którym mowa w art. 5 ust. 5.	T	Art. 1 pkt 20 lit. b	W art. 16o udp: - dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1, - wprowadzenie do wyliczenia oraz pkt 2 otrzymuje brzmienie: „Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest obowiązany: 2) dopuszczać na obszarze EETS użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem, że dane urządzenie: a) dostarczane jest przez dostawcę EETS, z którym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, b) zostało pozytywnie ocenione w ramach procedury akredytacyjnej, c) jest sprawne, oraz d) nie zostało umieszczone w wykazie, o którym mowa w art. 16l ust. 4;”.	-
Art. 6 ust. 7	W przypadku niewłaściwego funkcjonowania systemu EETS, które może być przypisane podmiotowi pobierającemu opłaty, podmiot pobierający opłaty zapewnia funkcjonowanie usługi na obniżonym poziomie, umożliwiając pojazdom wyposażonym w urządzenia, o których mowa w ust. 6, bezpieczne poruszanie się z jak najmniejszym opóźnieniem i bez podejrzenia o nieuiszczenie opłaty drogowej.	T	Art. 1 pkt 20 lit. g i pkt 24	W art. 16o udp w ust. 1 dodaje się pkt 9 w brzmieniu: „9) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS, w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z przyczyn leżących po stronie tego podmiotu pobierającego opłaty, mając w szczególności na względzie poszanowanie interesów użytkowników EETS.”.	-

				W art. 16s udp w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie: „2. Umowa określa co najmniej: 8) zakres i tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS na wypadek podejmowania przez ten podmiot działań, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 7-9;”.	
Art. 6 ust. 8	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty współpracowały w sposób niedyskryminacyjny z dostawcami EETS lub producentami, lub jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania składników interoperacyjności na ich obszarach EETS.	T	Art. 1 pkt 20 lit. c	W art. 16o w ust. 1 dodaje się pkt 2b w brzmieniu: „2b) współpracować, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, z dostawcami EETS, producentami składników interoperacyjności EETS i jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania w EETS składników interoperacyjności EETS;”.	-
Art. 6 ust. 9	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia minimalnej treści informacji o obszarze EETS, w tym: a) wymogów dotyczących dostawców EETS; b) warunków proceduralnych, w tym warunków handlowych; c) procedury akredytacji dostawców EETS; oraz d) danych dotyczących opłat. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.	T	Art. 1 pkt 15 lit. c, pkt 20 lit. h i pkt 31	W art. 16k udp ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Szczegółowe wymagania dotyczące ustanowienia zabezpieczenia, w tym jego wysokości, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c., mając na uwadze przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.”. W art. 16o udp dodaje się ust. 2 w brzmieniu: „2. Informacja, o której mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, spełnia szczegółowe wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.”. W udp dodaje się art. 16xa ust. 4 pkt 2 w brzmieniu: „4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytacyjną dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie: 2) przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim akt ten określa procedurę akredytacyjną dostawców EETS.”.	-
Art. 7 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS byli uprawnieni do otrzymywania wynagrodzenia od podmiotów pobierających opłaty.	T	Art. 1 pkt 24 i pkt 25	W art. 16s udp w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2. Umowa określa co najmniej: 2) sposób ustalania i wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS;”. W art. 16t udp ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS.”.	-

Art. 7 ust. 2	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby metoda określania wynagrodzenia dostawców EETS była przejrzysta, niedyskryminacyjna i jednakowa dla wszystkich dostawców EETS akredytowanych na danym obszarze EETS. Przyjmują one środki konieczne do zapewnienia, aby metoda ta była publikowana jako część warunków handlowych w informacji o obszarze EETS.	T	Art. 1 pkt 20 lit. d oraz pkt 25	<p>W art. 16o w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie: „c) informację o obszarze EETS, zawierającą co najmniej opis: - szczegółowych wymagań, które dostawcy EETS powinni spełnić w celu uzyskania prawa do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, - szczegółowych warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS, w tym opis sposobu ustalania wysokości wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS, - procedury akredytacyjnej, - danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazd obszarem EETS, - zwaną dalej „informacją o obszarze EETS”,</p> <p>W art. 16t udp ust. 2 i 3 otrzymuje brzmienie: „2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS jest ustalane w jednakowy sposób dla wszystkich dostawców EETS, którzy świadczą usługę EETS na danym obszarze EETS. 3. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z 1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub 2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.”.</p>	-
Art. 7 ust. 3	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby na obszarach EETS mających głównego dostawcę usługi metoda obliczania wynagrodzenia dostawców EETS odzwierciedlała tę samą strukturę co w przypadku wynagrodzenia za porównywalne usługi świadczone przez głównego dostawcę usługi. Kwota wynagrodzenia dostawców EETS może różnić się od wynagrodzenia głównego dostawcy usług, pod warunkiem że jest to uzasadnione:</p> <p>a) kosztami związanymi ze szczególnymi wymogami i obowiązkami głównego dostawcy usługi, których nie mają dostawcy EETS; oraz</p> <p>b) koniecznością odliczenia od wynagrodzenia dostawców EETS stałych należności nakładanych przez podmiot pobierający opłaty na podstawie kosztów ponoszonych przez podmiot pobierający opłaty w związku z zapewnianiem, prowadzeniem i utrzymywaniem systemu zgodnego z EETS na jego obszarze poboru opłat, w tym kosztów akredytacji, jeżeli takie koszty nie są wliczone do opłaty.</p>	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i c oraz pkt 25 Art. 2 pkt 3	<p>W art. 16i udp: - w ust. 1 dodaje się pkt 6a w brzmieniu: „6a) pokrywać koszty ponoszone przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z: a) konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które mają wyłącznie na celu umożliwienie dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520, b) przeprowadzenia procedury akredytacyjnej;” - dodaje się ust. 9 w brzmieniu: „9. Przepisu ust. 1 pkt 6a lit. a nie stosuje się w zakresie, w jakim koszty ponoszone przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS zostały uwzględnione przy ustalaniu wysokości stawek opłat za przejazd pobieranych przez ten podmiot.”.</p> <p>W art. 16t udp dodaje się ust. 4-6 w brzmieniu:</p>	-

				<p>„4. W przypadku gdy na danym obszarze EETS opłaty są uiszczane z wykorzystaniem usługi poboru opłat, świadczonej przez głównego dostawcę działającego w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłatę, a usługa ta spełnia łącznie następujące warunki:</p> <p>1) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dla głównego dostawcy z tytułu świadczenia tej usługi,</p> <p>2) główny dostawca ma obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat ze wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS a głównym dostawcą na świadczenie krajowej usługi poboru opłat została zawarta na okres dłuższy niż 4 lata,</p> <p>3) na danym obszarze EETS świadczona jest tylko jedna usługa poboru opłat spełniająca warunki, o których mowa w pkt 1-2</p> <p>- wynagrodzenie dla dostawcy EETS ustala się w analogiczny sposób jak wynagrodzenie wypłacane głównemu dostawcy usługi przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.</p> <p>5. W przypadku określonym w ust. 4, przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia dla dostawcy EETS nie uwzględnia się kosztów ponoszonych przez głównego dostawcę w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat, do których ponoszenia nie są zobowiązani dostawcy EETS.</p> <p>6. Kwota stanowiąca równowartość kosztów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a, może być potrącona z wynagrodzenia dla dostawcy EETS. W takim przypadku umowa dotycząca obszaru EETS powinna zawierać warunki dokonywania tego potrącenia.”.</p> <p>W art. 39b uap w ust. 1 dodaje się pkt 5db w brzmieniu:  „5db) środków wpłaconych przez dostawców EETS na rzecz Szefa KAS z tytułu pokrycia kosztów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a i art. 16xb ust. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”.</p>	
Art. 8 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy dostawca EETS i podmiot pobierający opłaty stosują – do celów ustanowienia taryfy opłaty mającej zastosowanie do danego pojazdu – różne klasyfikacje pojazdów, wiążąca była klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, że jest błędna.	T	Art. 16j ust. 2 udp	2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektronicznej opłaty autostradowej, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.	-
Art. 8 ust. 2	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty był uprawniony do wymagania od dostawcy EETS zapłaty za każde uzasadnione zgłoszenie opłaty oraz w odniesieniu do każdego przypadku uzasadnionego braku zgłoszenia	T	Art. 1 pkt 23 lit. b	W art. 16r udp ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS	-

	opłaty w związku z wszystkimi kontami użytkownika EETS zarządzanymi przez danego dostawcę EETS.		Art. 16r ust 1 i 3 udp	zgodnie z ust. 1 i 1a, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.”.  Art. 16 r: 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.  3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.	
Art. 8 ust. 3	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy dostawca EETS przesłał podmiotowi pobierającemu opłaty wykaz OBE, które utraciły ważność, o którym mowa w art. 5 ust. 5, dostawca EETS nie ponosił odpowiedzialności za jakiegokolwiek dalsze opłaty naliczone przy pomocy takiego OBE, które utraciło ważność. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie OBE, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on uaktualniany.	T	Art. 16l ust. 7 udp	Art. 16l ust 7 udp:  7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektronicznych opłat autostradowych, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.	-
Art. 8 ust. 4	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w systemach opłat opartych na technologii mikrofalowej podmioty pobierające opłaty przekazywały dostawcom EETS uzasadnione zgłoszenia opłaty dotyczące opłat poniesionych przez poszczególnych użytkowników EETS.	T	Art. 1 pkt 23 lit. a	W art. 16r udp po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, przekazuje: 1) dostawca EETS podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS - w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 1 lub 2; 2) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS dostawcy EETS - w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3.”.	-
Art. 8 ust. 5	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 30 w celu określenia szczegółów dotyczących klasyfikacji pojazdów do celów ustanowienia obowiązujących systemów taryfowych, w tym wszelkich procedur koniecznych do ustanowienia takich systemów. Zestaw parametrów klasyfikacji pojazdów, który ma być zastosowany w EETS, nie może ograniczać możliwości wyboru systemów taryfowych przez podmioty pobierające opłaty. Komisja zapewnia wystarczającą elastyczność, aby umożliwić dopasowanie zestawu parametrów klasyfikacji, który ma być zastosowany w EETS, do możliwych do przewidzenia przyszłych potrzeb. Akty te nie naruszają zawartej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE definicji parametrów, na podstawie których stawki opłat są różne.	N	-	-	-

Art. 9	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty prawne, które świadczą usługi poboru opłat, prowadziły ewidencję księgową umożliwiającą wyraźne rozróżnienie kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat oraz kosztów i przychodów związanych z inną działalnością. Informacje dotyczące kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat muszą być przekazywane, na żądanie, odpowiedniemu organowi pojednawczemu lub organowi sądowemu. Państwa członkowskie przyjmują również środki konieczne do zapewnienia, aby niedozwolone było subsydiowanie skrośne pomiędzy działalnością prowadzoną w roli dostawcy usługi poboru opłat a inną działalnością.	T	Art. 1 pkt 5	<p>W udp dodaje się art. 13ja w brzmieniu:</p> <p>„Art. 13ja. 1. Podmiot świadczący usługi poboru opłat, w tym również podmiot pobierający opłaty świadczący usługę poboru opłat bezpośrednio, oraz główny dostawca:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie może pokrywać kosztów świadczenia usługi poboru opłat przychodami pochodzącymi z innego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne);</li> <li>2) jest obowiązany: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) prowadzić ewidencję księgową w związku ze świadczeniem krajowej usługi poboru opłat odrębnie od innych rodzajów działalności,</li> <li>b) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące świadczenia krajowej usługi poboru opłat, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.</li> </ol> </li> </ol> <p>2. Podmiot świadczący usługę poboru opłat prowadzący jednocześnie inne rodzaje działalności, który w związku z prowadzeniem tych działalności jest obowiązany do sporządzania sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje sprawozdania finansowe dla usługi poboru opłat odrębnie od innych rodzajów prowadzonej działalności, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach.</p> <p>3. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”.</p>	Oprócz tego przepis jest wdrożony w obowiązujący m art. 16u udp.
Art. 10 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia użytkownikom EETS na dokonywanie subskrypcji na EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na ich obywatelstwo, państwo członkowskie miejsca zamieszkania lub państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany. Podczas zawierania umowy użytkownicy EETS muszą być należycie informowani o obowiązujących sposobach płatności oraz – zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 – o przetwarzaniu ich danych osobowych i o prawach wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.	T	Art. 1 pkt 13 lit. a	<p>W art. 16i ust. 1 udp dodaje się pkt 6c w brzmieniu:</p> <p>„6c) zawierać z użytkownikami EETS umowy o świadczenie usługi EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji;”.</p>	-
Art. 10 ust. 2	<p>Uiszczenie opłaty przez użytkownika EETS dostawcy EETS stanowi wywiązanie się użytkownika EETS z obowiązku zapłaty wobec odpowiedniego podmiotu pobierającego opłaty.</p> <p>Jeżeli na pokładzie pojazdu są zainstalowane lub przewożone co najmniej dwa OBE, użytkownik EETS odpowiedzialny jest za używanie lub aktywowanie OBE istotnego z punktu widzenia danego obszaru EETS.</p>	T	Art. 1 pkt 3 lit. f, pkt 6 lit. a, pkt 7, pkt 17, pkt 39 i pkt 40.	<p>W art. 13i udp dodaje się ust. 4e w brzmieniu:</p> <p>„4e. W przypadku gdy w pojeździe zainstalowane lub przewożone jest jednocześnie urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, oraz co najmniej jedno inne urządzenie na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, użytkownik EETS, wykonując przejazd po obszarze EETS, jest obowiązany zapewnić działanie urządzenia,</p>	Oprócz tego przepis jest wdrożony w art. 16n ust. 3 udp.

				<p>o którym mowa w art. 16l ust. 1, za pomocą którego możliwe jest uiszczenie opłat na tym obszarze EETS.”.</p> <p>W art. 13k dodaje się ust. 2e w brzmieniu:          „2e. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4d lub 4e, skutkujące nieuiszczeniem opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną wysokości:          1) 500 zł - w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;          2) 1500 zł - w pozostałych przypadkach.”.</p> <p>- dodaje się ust. 5a w brzmieniu:          „5a. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2e i 2f, wymierza się użytkownikowi EETS.”,</p> <p>d) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:          „1) ust. 4 i 5a, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2f, dotyczące danego pojazdu samochodowego,”</p> <p>- w ust. 8 wyrazy „Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2e”;</p> <p>- w ust. 9 wyrazy „ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „ust. 1-2f”.</p> <p>W art. 13m i art. 13n udp wyrazy „art. 13k ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust. 1-2f”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16la ust. 2 pkt 3 w brzmieniu:          „2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności sposób i termin uiszczania kwoty, o której mowa w art. 16n ust. 1;”.</p> <p>W art. 40a i art. 40d udp wyrazy „art. 13k ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust.1-2f”.</p>	
Art. 10 ust. 3	<p>Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 30 w celu dalszego określenia obowiązków użytkowników EETS dotyczących:</p> <p>a) przekazywania danych dostawcy EETS; oraz</p> <p>b) używania i obsługi OBE.</p>	T	Art. 1 pkt 17	<p>W udp dodaje się art. 16la:          - ust. 2 pkt 2 w brzmieniu:          „2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności:          1) szczegółowy zakres usług zapewnianych użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS;          2) szczegółowy zakres danych, w tym danych osobowych, które użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS;”;</p> <p>- ust. 3 i 4 w brzmieniu:          „3. Dostawca EETS udostępnia użytkownikowi EETS instrukcję używania urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.</p>	-



				4. Określenie zakresu danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2, oraz ustalenie treści instrukcji, o której mowa w ust. 3, następuje z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy 2019/520.”.	
Art. 11 ust. 1	Każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub powołuje organ pojednawczy, którego zadaniem jest ułatwienie mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty, których obszar poboru opłat znajduje się na terytorium danego państwa członkowskiego, a dostawcami EETS, którzy podpisali umowy lub prowadzą negocjacje z tymi podmiotami pobierającymi opłaty.	T	Art. 16z ust. 1 udp Art. 1 pkt 33 lit. a	Art. 16z ust. 1 udp: 1. Spór pomiędzy <i>krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS</i> , a dostawcą EETS dotyczący: 1) negocjacji związanych z usługą EETS, 2) <i>umowy dotyczącej obszaru EETS</i> - może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygania sporów na podstawie odrębnych przepisów.	-
Art. 11 ust. 2	Organ pojednawczy jest uprawniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne nałożone na dostawców EETS przez podmiot pobierający opłaty nie mają charakteru dyskryminacyjnego. Organ pojednawczy jest uprawniony do sprawdzania, czy dostawcy EETS otrzymują wynagrodzenie zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 7.	T	Art. 1 pkt 33 lit. a i b Art. 16z ust. 1 udp	W art. 16z udp po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Komisja jest w szczególności uprawniona do sprawdzenia, czy: 1) warunki zawarcia umowy dotyczące obszaru EETS określone przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie są dyskryminacyjne dla dostawcy EETS; 2) wynagrodzenie przewidziane dla dostawcy EETS jest zgodne z zasadami określonymi w art. 16t ust. 2-6.”;  Art. 16z ust. 1 udp: 1. Spór pomiędzy <i>podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS</i> , a dostawcą EETS dotyczący: 1) negocjacji związanych z usługą EETS, 2) <i>umowy dotyczącej obszaru EETS</i> - może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygania sporów na podstawie odrębnych przepisów.	
Art. 11 ust. 3	Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby ich organ pojednawczy był niezależny pod względem organizacyjnym i prawnym od interesów handlowych podmiotów pobierających opłaty i dostawców usługi poboru opłat.	T	Art. 16z ust. 2 i 3 udp	Art. 16z: 2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. 3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu.	-

<p>Art. 12 ust. 1</p>	<p>Każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS określa procedurę mediacji, aby w przypadku sporu dotyczącego stosunków umownych lub negocjacji podmiot pobierający opłaty lub dostawca EETS mogli zwrócić się o interwencję do odpowiedniego organu pojednawczego.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 16zb-16zg udp Art. 1 pkt 35 - 37,</p>	<p>Art. 16zb:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.</li> <li>2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję. <ol style="list-style-type: none"> <li>2a. <i>W posiedzeniach Komisji biorą udział wyłącznie strony i ich pełnomocnicy oraz osoby powołane przez strony do udziału w postępowaniu przed Komisją, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.</i></li> </ol> </li> <li>3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.</li> <li>4. <i>podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1. Informacji udziela się nieodpłatnie.</i></li> <li>5. <i>Informacje udzielone zgodnie z ust. 4, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu rozstrzygnięcia sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, przez Komisję.</i></li> <li>6. <i>Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS oraz dostawca EETS udzielają, na żądanie Komisji, informacji o przychodach i kosztach związanych ze świadczeniem usługi poboru opłat, która spełnia warunki określone w art. 16t ust. 4.</i></li> </ol> <p>Art. 16zc:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.</li> <li>2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.</li> <li>3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.</li> <li>4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.</li> <li>5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i</li> </ol>	
-----------------------	---	----------	---	--	--

			<p>wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.</p> <p>6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.</p> <p>7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 1833 i art. 1834 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.).</p> <p>Art. 16zd:</p> <p>1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.</p> <p>2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) koszty ekspertyz i opinii;</li> <li>2) koszty tłumaczeń;</li> <li>3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;</li> <li>4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;</li> <li>5) wynagrodzenie członków Komisji.</li> </ol> <p>3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.</p> <p>4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.</p> <p>5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.</p> <p>6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.</p> <p>7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne, pokrywa w całości koszty postępowania.</p> <p>8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.</p> <p>9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.</p>	
--	--	--	---	--

				<p>10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylecia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub opóźnionego powołania dowodów.</p> <p>Art. 16ze: Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.</p> <p>Art. 16zf: 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania. 2. <i>Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, z wyjątkiem informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.</i></p> <p>Art. 16zg: 1. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu. 2. <i>Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje dotyczące pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przepisu nie stosuje się do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa lub inną tajemnicę prawnie chronioną.</i></p>	
Art. 12 ust. 2	Procedura mediacji, o której mowa w ust. 1, wymaga, aby organ pojednawczy w okresie miesiąca od otrzymania wniosku o interwencję stwierdził, czy posiada wszystkie dokumenty niezbędne do przeprowadzenia mediacji.	T	art. 16zb ust. 3 udp	3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.	-
Art. 12 ust. 3	Procedura mediacji, o której mowa w ust. 1, wymaga, aby organ pojednawczy wydał opinię w sprawie spornej najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od otrzymania wniosku o interwencję.	T	Art. 16zc ust.1 udp	Art. 16zc: 1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącej się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o	-

			<p>którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.</p> <p>2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.</p> <p>3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.</p> <p>4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.</p> <p>6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.</p> <p>7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 1833 i art. 1834 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.).</p>	
Art. 12 ust. 4	W celu ułatwienia pracy organu pojednawczego państwa członkowskie uprawniana go do zwracania się do podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS oraz osób trzecich zaangażowanych w świadczenie EETS w danym państwie członkowskim o udzielenie stosownych informacji.	T	<p>Art. 1 pkt 35 lit. c, d i e, pkt 36, pkt 37 oraz pkt 38</p> <p>Art. 16zb ust. 4 udp</p> <p>W art. 16zb udp:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. W posiedzeniach Komisji biorą udział wyłącznie strony i ich pełnomocnicy oraz osoby powołane przez strony do udziału w postępowaniu przed Komisją, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.”,</li> <li>- w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: „Informacji udziela się nieodpłatnie.”,</li> <li>- dodaje się ust. 5-6 w brzmieniu: „5. Informacje udzielone zgodnie z ust. 4, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu rozstrzygnięcia sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, przez Komisję.</li> <li>6. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS oraz dostawca EETS udziela, na żądanie Komisji, informacji o przychodach i kosztach związanych ze świadczeniem krajowej usługi poboru opłat, która spełnia warunki określone w art. 16t ust. 4.”;</li> </ul> <p>W art. 16zf udp ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku</p>	

				<p>urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, z wyjątkiem informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.”</p> <p>W art. 16zg udp ust. 2 otrzymuje brzmienie:          „2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje dotyczące pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przepisu nie stosuje się do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub inną tajemnicę prawnie chronioną.”</p> <p>W udp dodaje się art. 16zh i art. 16zi w brzmieniu          „Art. 16zh. 1. Członkowie Komisji oraz osoby reprezentujące krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS i dostawcę EETS występujących w sporze przed Komisją oraz inne osoby uczestniczące w postępowaniu przed Komisją, a także osoby zatrudnione w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji są obowiązane do nieujawniania uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem przed Komisją informacji zawierających tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo. Przepisu nie stosuje się do informacji powszechnie dostępnych.</p> <p>2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, trwa również po:          1) zaprzestaniu pełnienia funkcji członka Komisji;          2) ustaniu stosunku pracy lub rozwiązaniu umowy o dzieło, umowy zlecenia lub innych umów o podobnym charakterze zawartych z osobami zatrudnionymi u dostawcy EETS oraz w podmiocie i urzędzie, o których mowa w ust. 1.”</p> <p>Art. 16zb:          4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.</p>	
Art. 12 ust. 5	Państwa członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS oraz Komisja przyjmują środki konieczne do zapewnienia wymiany informacji pomiędzy organami pojedynczymi na temat ich pracy, głównych zasad postępowania i praktyk.	T	Art. 1 pkt 37	<p>w art. 16zg ust. 2 otrzymuje brzmienie:          „2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje dotyczące pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przepisu nie stosuje</p>	-

				się do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub inną tajemnicę prawnie chronioną.”;	
Art. 13	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia jednolitości i ciągłości usługi EETS świadczonej na rzecz użytkowników EETS.</p> <p>Oznacza to, że:</p> <p>a) po wprowadzeniu lub podaniu parametrów klasyfikacji pojazdu, z uwzględnieniem parametrów zmiennych, nie jest wymagana żadna dalsza interwencja człowieka wewnątrz pojazdu w trakcie podróży, chyba że nastąpi zmiana charakterystyki pojazdu; oraz</p> <p>b) interakcja człowieka z danym OBE pozostaje niezmienna na wszystkich obszarach EETS.</p>	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i pkt 31	<p>w art. 16i w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a) świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS, z wyjątkiem przypadków, w których zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”</p> <p>„Art. 16xb. 1. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS stosujące systemy elektronicznego poboru opłat, w których wykorzystuje się urządzenia na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, zapewniają, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, środowisko testowe, w którym dostawcy EETS mogą przeprowadzić testy akceptacyjne umożliwiające weryfikację, czy dane urządzenie może być wykorzystywane do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS mogą, w drodze umowy, ustanowić środowisko testowe dla więcej niż jednego obszaru EETS. Środowisko testowe testuje jedynie te urządzenia, które pracują w technologii stosowanej na obszarach EETS.”</p>	-
Art. 14 ust. 1	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby interakcja użytkowników EETS z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach EETS była ograniczona, w stosownych przypadkach, do procesu wystawiania faktur zgodnie z art. 6 ust. 4 i do procedur egzekwowania. Interakcje między użytkownikami EETS i dostawcami EETS lub ich OBE mogą być specyficzne dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.</p>	T	Art. 2 pkt 1 lit. b Art. 4 pkt 1, 3 i 4 Art. 16n ust. 3 udp	<p>W art. 37a uap w ust. 28:</p> <p>– pkt 1 lit. b wyrazy „KAS;” zastępuje się wyrazami „KAS lub”,</p> <p>– dodaje się lit. c w brzmieniu:</p> <p>„c) urządzenia, o który mowa w art. 16l ust. 1 ustawy o drogach publicznych, spełniającego wymagania określone w art. 16o ust. 1 pkt 2 tej ustawy.”.</p> <p>W utd wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>- w art. 55 w ust. 1 w pkt 3a po wyrazach „art. 13i ust. 3 i 3a” dodaje się wyrazy „oraz art. 16l ust. 1”,</p> <p>- art. 68 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3) w art. 50:</p> <p>a) pkt 1 lit. j podlegają:</p> <p>– właściciele, posiadacze i użytkownicy pojazdów,</p> <p>– korzystający z dróg publicznych w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,</p> <p>– użytkownicy EETS,</p>	-

				<p>– kierujący pojazdami</p> <p>- w zakresie i na zasadach określonych w ustawie o drogach publicznych oraz niniejszej ustawie,</p> <p>b) pkt 5 podlegają:</p> <p>– każdy kto wniesie opłatę za przejazd autostradą, o którym mowa w art. 37a ust. 10 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,</p> <p>– użytkownicy EETS,</p> <p>– kierujący pojazdami</p> <p>- w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niniejszej ustawie.”,</p> <p>- w art. 87 w ust. 1 w pkt 5 po wyrazach „art. 13i ust. 3 i 3a” dodaje się wyrazy „oraz art. 16l ust. 1”.</p> <p>Art. 16n</p> <p>3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz elektronicznych opłat autostradowych, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.</p>	
Art. 14 ust. 2	Państwa członkowskie mogą zobowiązać dostawców usług poboru opłat, w tym dostawców EETS, aby na żądanie organów państw członkowskich przekazywali dane na temat ruchu dotyczące ich klientów, z zastrzeżeniem zgodności z obowiązującymi przepisami ochrony danych. Dane te są wykorzystywane przez państwa członkowskie wyłącznie do celów polityk dotyczących ruchu i do celów usprawniania zarządzania ruchem i nie mogą być wykorzystywane do identyfikowania klientów.	N	-	-	-
Art. 14 ust. 3	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające specyfikację interfejsów elektronicznych między składnikami interoperacyjności podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS i użytkowników EETS, w tym dotyczące, w stosownych przypadkach, treści wiadomości wymienianych między podmiotami za pomocą tych interfejsów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.	T	Art. 1 pkt 13 lit. a i pkt 20 lit. f	<p>W art. 16i udp dodaje się pkt 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające:</p> <p>a) komunikację pomiędzy składnikami interoperacyjności EETS a systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na danym obszarze EETS,</p> <p>b) wymianę informacji z użytkownikami EETS</p> <p>- zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;”.</p> <p>W art. 16o udp w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające komunikację pomiędzy systemem elektronicznego poboru opłat a składnikami interoperacyjności EETS, zgodnie ze specyfikacją określoną w</p>	-



				przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;”.	
Art. 15 ust. 1	<p>W przypadku gdy na terytorium danego państwa członkowskiego tworzony jest nowy system elektronicznego poboru opłat drogowych, to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby wskazany podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system ustanowił i opublikował w informacji o obszarze EETS szczegółowy plan procesu oceny zgodności ze specyfikacjami oraz przydatności do stosowania składników interoperacyjności; proces ten ma umożliwić akredytację zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem nowego systemu.</p> <p>W przypadku istotnej zmiany systemu elektronicznego poboru opłat drogowych na terytorium danego państwa członkowskiego, to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system ustanowił i opublikował w informacji o obszarze EETS, oprócz elementów, o których mowa w akapicie pierwszym, szczegółowy plan ponownej oceny zgodności ze specyfikacjami oraz przydatności do stosowania składników interoperacyjności dostawców EETS już mających akredytację do tego systemu przed tą istotną zmianą. Plan zezwala na ponowną akredytację zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem zmienionego systemu.</p> <p>Podmiot pobierający opłaty przestrzega tego planu.</p>	T	Art. 1 pkt 31	<p>W udp dodaje się art. 16xa ust. 5-9 w brzmieniu:</p> <p>„5. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, planuje wdrożyć elektroniczny system poboru tych opłat wykorzystujący co najmniej jedną z technologii wymienionych w art. 4 pkt 42, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu, zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o obszarze EETS. W takim przypadku informacja o obszarze EETS zawiera, oprócz elementów określonych w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat;</li> <li>2) szczegółowy harmonogram przeprowadzenia ponownej procedury akredytacyjnej.</li> </ol> <p>6. Ustalając i aktualizując harmonogram przeprowadzenia procedury akredytacyjnej podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa poszczególne czynności tej procedury i terminy ich przeprowadzenia w taki sposób, aby procedura ta mogła się zakończyć nie później niż na miesiąc przed dniem wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat.</p> <p>7. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS podejmuje niezbędne czynności w celu zakończenia procedury akredytacyjnej w terminie określonym w harmonogramie przeprowadzenia tej procedury.</p> <p>8. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie odpowiada za zwłokę lub opóźnienie w realizacji harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, w tym przekroczenie terminu określonego zgodnie z ust. 7, jeśli wynika to z okoliczności, na które nie miał wpływu, takich jak działanie siły wyższej oraz nieprawidłowe działania dostawcy EETS lub zaniechanie tego dostawcy.</p> <p>9. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS planuje wdrożyć istotne zmiany w stosowanym przez niego elektronicznym systemie poboru opłat, wymagające od dostawców EETS zmodyfikowania używanych przez nich składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej, podmiot ten niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tej zmiany dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat;</li> </ol>	-

				2) szczegółowego harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej. Przepisy ust. 6-8 stosuje się odpowiednio.”.	
Art. 15 ust. 2	<p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby każdy podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za obszar EETS na terytorium tego państwa członkowskiego stworzył środowisko testowe, w którym dostawca EETS lub jego upoważnieni przedstawiciele mogą sprawdzać, czy ich OBE nadaje się do stosowania na obszarze EETS podmiotu pobierającego opłaty, i otrzymać certyfikat potwierdzający pomyślne zakończenie odpowiednich testów. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia podmiotom pobierającym opłaty na stworzenie jednego środowiska testowego dla więcej niż jednego obszaru EETS i do pozwolenia jednemu upoważnionemu przedstawicielowi na sprawdzenie przydatności do stosowania jednego rodzaju OBE w imieniu więcej niż jednego dostawcy EETS.</p> <p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia podmiotom pobierającym opłaty na zobowiązanie dostawców EETS lub ich upoważnionych przedstawicieli do pokrycia kosztów odpowiednich testów.</p>	T	Art. 1 pkt 31	<p>W udp dodaje się art. 16xb w brzmieniu:</p> <p>„Art. 16xb. 1. podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS stosujące systemy elektronicznego poboru opłat, w których wykorzystuje się urządzenia na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3<sup>1</sup>, zapewniają, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, środowisko testowe, w którym dostawcy EETS mogą przeprowadzić testy akceptacyjne umożliwiające weryfikację, czy dane urządzenie może być wykorzystywane do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS. Krajowe podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS mogą, w drodze umowy, ustanowić środowisko testowe dla więcej niż jednego obszaru EETS. Środowisko testowe testuje jedynie te urządzenia, które pracują w technologii stosowanej na obszarze EETS.</p> <p>2. podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS udostępnia w informacji o obszarze EETS procedurę przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym opis stosowanej metodyki i warunków przeprowadzania testów.</p> <p>3. podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przygotowuje testy akceptacyjne w taki sposób, aby ich przeprowadzenie nie wpływa na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS.</p> <p>4. Wniosek o przeprowadzenie testów akceptacyjnych zawiera co najmniej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;</li> <li>2) dane urządzenia na potrzeby poboru opłat elektronicznych, które ma być przedmiotem testów akceptacyjnych, w tym opis jego specyfikacji technicznej;</li> <li>3) oświadczenie dostawcy EETS o spełnianiu przez urządzenie, o którym mowa w pkt 2, wymogów określonych w przepisach wymienionych w art. 16x ust. 1 oraz ust. 1a;</li> <li>4) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania dostawcy EETS.</li> </ol> <p>5. Po przeprowadzeniu testów akceptacyjnych podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wystawia dokument, w którym oświadcza, że testy akceptacyjne zostały zakończone z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wynikiem pozytywnym, jeśli potwierdziły one możliwość wykorzystywania urządzenia na potrzeby poboru opłat do świadczenia usługi EETS na danym obszarze EETS;</li> <li>2) wynikiem negatywnym - w pozostałych przypadkach.</li> </ol> <p>6. Dokument, o którym mowa w ust. 4, zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;</li> <li>2) informację o:</li> </ol>	-

				<p>a) dacie zakończenia testów,</p> <p>b) danych identyfikujących urządzenie, które było przedmiotem testów,</p> <p>c) technologii stosowanej w elektronicznym systemie poboru opłat;</p> <p>3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania podmiotu pobierającego opłaty.</p> <p>7. Na wniosek dostawcy EETS dokument, o którym mowa w ust. 4, wydaje się w formie dokumentu elektronicznego. W takim przypadku zaświadczenie jest opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym, podpisem osobistym osoby upoważnionej do jego wydania albo kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną.</p> <p>8. Dostawca EETS sporządza i uzgadnia z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS raport podsumowujący przeprowadzone testy akceptacyjne. W raporcie opisuje się w szczególności metodykę, warunki i tryb przeprowadzonych testów. Raport stanowi załącznik do dokumentu, o którym mowa w ust. 5.</p> <p>9. Koszty testów akceptacyjnych, niezależnie od ich wyniku, ponosi dostawca EETS.</p> <p>10. Szczegółowy tryb przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym sposób ustalenia kosztów ich przeprowadzenia, określany jest w umowie dotyczącej obszaru EETS lub w odrębnej umowie w sprawie przeprowadzenia testów akceptacyjnych zawartej pomiędzy dostawcą EETS a krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS.</p> <p>11. W zakresie przeprowadzania testów akceptacyjnych dostawca EETS może działać przez upoważnionego przedstawiciela.”.</p>	
Art. 15 ust. 3	Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności przeznaczonych do stosowania w EETS, w przypadku gdy mają one oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania. W szczególności państwa członkowskie nie mogą żądać ponownego przeprowadzenia kontroli, które zostały już wykonane w ramach procedury sprawdzania zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania.	T	Art. 1 pkt 30 lit. h	<p>W art. 16x udp dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:</p> <p>„7. Domniemywa się, że składniki interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS, są zgodne z wymaganiami określonymi w ust. 1 i 1a.</p> <p>8. podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS oraz organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemie oceny zgodności i nadzoru rynku, nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotów składników interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS.”.</p>	-
Art. 15 ust. 4	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 30 w celu określenia wymogów dotyczących składników interoperacyjności dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, niezawodności i dostępności, ochrony środowiska,	T	Art. 1 pkt 30 lit. a i b	<p>W art. 16x udp:</p> <p>- ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:</p>	-

	kompatybilności technicznej, ochrony i bezpieczeństwa danych oraz obsługi i zarządzania.			<p>1) niniejszej ustawie;</p> <p>2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4-6 dyrektywy 2019/520;</p> <p>3) dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne - w przypadku urządzeń, o których mowa w art. 161 ust. 1.”;</p> <p>- po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1, składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”.</p>	
Art. 15 ust. 5	<p>Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje też akty delegowane zgodnie z art. 30 w celu określenia ogólnych wymogów infrastrukturalnych dotyczących:</p> <p>a) prawidłowości danych znajdujących się w zgłoszeniu opłaty z myślą o zagwarantowaniu równego traktowania użytkowników EETS w odniesieniu do opłat i należności;</p> <p>b) identyfikacji poprzez OBE właściwego dostawcy EETS;</p> <p>c) stosowania jawnych norm dotyczących składników interoperacyjności urządzeń EETS;</p> <p>d) integracji OBE w pojeździe; oraz</p> <p>e) sygnalizowania kierowcy obowiązku uiszczenia opłaty drogowej.</p>	T	Art. 1 pkt 30 lit. a i b	<p>W art. 16x udp:</p> <p>- ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:</p> <p>1) niniejszej ustawie;</p> <p>2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4-6 dyrektywy 2019/520;</p> <p>3) dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne - w przypadku urządzeń, o których mowa w art. 161 ust. 1.”;</p> <p>- po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1, składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”.</p>	-
Art. 15 ust. 6	<p>Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia następujących szczegółowych wymogów infrastrukturalnych:</p> <p>a) wymogi dotyczące wspólnych protokołów komunikacji między podmiotami pobierającymi opłaty a urządzeniami dostawcy EETS;</p> <p>b) wymogi dotyczące mechanizmów wykrywania przez podmioty pobierające opłaty, czy pojazd poruszający się po ich obszarze EETS jest wyposażony w ważne i sprawne OBE;</p> <p>c) wymogi dotyczące interfejsu człowiek-maszyna w OBE;</p> <p>d) wymogi dotyczące w szczególności składników interoperacyjności w systemach pobierania opłat opartych na technologiach mikrofalowych; oraz</p> <p>e) wymogi dotyczące w szczególności systemów pobierania opłat opartych na globalnym nawigacyjnym systemie satelitarnym (GNSS).</p> <p>Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.</p>	T	Art. 1 pkt 30 lit. a i b	<p>W art. 16x udp:</p> <p>- ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:</p> <p>1) niniejszej ustawie;</p> <p>2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4-6 dyrektywy 2019/520;</p> <p>3) dziale VI rozdziale 3 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne - w przypadku urządzeń, o których mowa w art. 161 ust. 1.”;</p> <p>- po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1, składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”.</p>	-

Art. 15 ust. 7	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia procedury, która ma być stosowana przez państwa członkowskie do oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności, w tym treści i formatu deklaracji WE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 31 ust. 2.	T	Art. 1 pkt 10 lit. a, pkt 29 lit. d, pkt 30 lit. c i d oraz pkt 32 lit. c	<p>W art. 16f dodaje się ust. 4a w brzmieniu:  „4a. Deklaracja lub certyfikat, o których mowa w art. 16e ust. 2 pkt 2, powinny spełniać wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.”.</p> <p>W art. 16w udp ust. 4 otrzymuje brzmienie:  „4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania w EETS zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520, uznaje się za producenta w rozumieniu art. 4 pkt 20 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub za upoważnionego przedstawiciela.”.</p> <p>W art. 16x udp:  - ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Składniki interoperacyjności EETS podlegają ocenie zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.”,  - ust. 3 otrzymuje brzmienie:  „3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności EETS deklarację WE zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520. Producent lub upoważniony przedstawiciel umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30). ”</p> <p>W art. 16y dodaje się ust. 2a w brzmieniu:  „2a. Organy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie przeprowadzają ani nie zlecają kontroli składników interoperacyjności EETS, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.”.</p>	-
Art. 16 ust. 1	Jeśli państwo członkowskie ma podstawy przypuszczać, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, podejmuje ono niezbędne	T	Art. 1 pkt 29 lit. a oraz pkt	<p>W art. 16w udp ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do:</p>	-

	<p>kroki w celu ograniczenia zakresu ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku. Państwo członkowskie informuje niezwłocznie Komisję o przyjętych środkach z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z:</p> <p>a) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych; lub</p> <p>b) nieadekwatności specyfikacji technicznych.</p>		<p>32 lit. b, c i d</p> <p>Art. 22 - 37 oraz 64 – 86</p> <p>ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku</p>	<p>1) zasad przeprowadzania oceny zgodności składników interoperacyjności EETS,</p> <p>2) warunków i trybu udzielania akredytacji oraz zasad i trybu autoryzacji jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS,</p> <p>3) sposobu notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS,</p> <p>4) zasad funkcjonowania systemu nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu składnikami interoperacyjności EETS</p> <p>- stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”</p> <p>W art. 16y udp:</p> <p>- ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności EETS niezgodnych z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, prowadzą organy rynku, o których mowa w art. 58 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”,</p> <p>- dodaje się 2b:</p> <p>„2b. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydając postanowienie, o którym mowa w art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wzywa producenta lub upoważnionego przedstawiciela do usunięcia niezgodności składnika interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 lub 1a.”,</p> <p>- dodaje się ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„ 4. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, informuje o tym niezwłocznie Komisję wraz z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z:</p> <p>1) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych; lub</p> <p>2) nieadekwatności specyfikacji technicznych.”</p> <p>Rozdział 4. Akredytacja.</p> <p>Oddział 3. Postępowania administracyjne w systemie nadzoru rynku.</p> <p>Art. 76. 1. Postępowanie w sprawie wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów niezgodnych z wymaganiami wszczyna się z urzędu w przypadku stwierdzenia w toku kontroli, że wyrób nie spełnia wymagań albo nie spełnia wymagań i stwierdzono niezgodności formalne. Organ nadzoru rynku może wszcząć postępowanie również wtedy,</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>gdy z innych dostępnych informacji, w szczególności z powiadomienia przekazanego przez organy państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wynika, że wyrób nie spełnia wymagań, a został wprowadzony do obrotu przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela albo importera, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub został udostępniony na rynku przez dystrybutora, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>1a. Postępowanie w sprawie niezgodności formalnych wszczyna się z urzędu w przypadku, w którym niezgodności formalne nie zostały usunięte na wezwanie organu, o którym mowa w art. 75 ust. 3.</p> <p>2. Postępowanie prowadzi się nie dłużej niż 3 miesiące.</p> <p>Art. 77 Organ nadzoru rynku w celu zbadania zasadności wszczęcia postępowania lub w jego toku, może w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie dodatkowej kontroli;</li> <li>2) zwrócić się do podmiotu gospodarczego o udzielenie dodatkowych informacji lub wyjaśnień dotyczących wyrobu.</li> </ol> <p>Art. 78 Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie może, w drodze decyzji, przedłużyć okres obowiązywania zakazu, o którym mowa w art. 75 ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.</p> <p>Art. 79. 1. Stroną postępowania jest wyłącznie podmiot gospodarczy, wobec którego postępowanie zostało wszczęte.</p> <p>2. Organizacja społeczna może występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu na prawach strony tylko w przypadku, gdy osoba będąca stroną postępowania jest członkiem tej organizacji.</p> <p>Art. 80. 1. Dowodem z dokumentu w postępowaniu może być tylko oryginał dokumentu lub jego kopia poświadczona przez organ administracji publicznej, notariusza, adwokata, radcę prawnego, rzecznika patentowego, doradcę podatkowego, stronę postępowania lub osobę przez nią upoważnioną.</p> <p>2. Jeżeli dokument został sporządzony w języku obcym, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie może zażądać także przekazania tłumaczenia na język polski tego dokumentu albo jego części, mającej stanowić dowód w sprawie.</p> <p>Art. 81 W przypadku gdy próbka kontrolna nie została zbadana w toku kontroli, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie może ją poddać badaniu z urzędu lub na wniosek strony postępowania.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Art. 82. 1. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie, w drodze postanowienia, wzywa stronę postępowania do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) usunięcia niezgodności wyrobu z wymaganiami lub niezgodności formalnych,</li> <li>2) wycofania wyrobu z obrotu lub użytku,</li> <li>3) zaprzestania udostępniania wyrobu,</li> <li>4) odzyskania wyrobu,</li> <li>5) zniszczenia wyrobu lub</li> <li>6) powiadomienia konsumentów lub innych użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami, określając termin i sposób powiadomienia</li> </ol> <p>- wyznaczając termin na przedstawienie dowodów potwierdzających wykonanie tego postanowienia.</p> <p>2. Środki, o których mowa w ust. 1, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności wyrobu z wymaganiami, rodzaju niezgodności formalnych lub stopnia zagrożenia powodowanego przez wyrób, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla życia i zdrowia użytkowników wyrobu, a także zagrożenia dla mienia, środowiska oraz interesu publicznego.</p> <p>3. Podmioty gospodarcze inne niż strona postępowania, posiadające dowody lub informacje niezbędne do ustalenia, czy wyrób spełnia wymagania lub potwierdzające podjęcie przez stronę postępowania działań, o których mowa w ust. 1, są obowiązane do ich przekazania na żądanie organu nadzoru rynku prowadzącego postępowanie.</p> <p>4. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie może przeprowadzić albo zlecić organowi, o którym mowa w art. 58 ust. 2, przeprowadzenie kontroli mającej na celu ustalenie, czy strona postępowania podjęła działania, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 83 Do terminu określonego w art. 76 ust. 2 nie wlicza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) terminu wyznaczonego stronie postępowania na przedstawienie dowodów, o których mowa w art. 82 ust. 1;</li> <li>2) okresu od dnia wystąpienia o przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 82 ust. 4, do dnia przedstawienia wyników tej kontroli organowi nadzoru rynku prowadzącemu postępowanie.</li> </ol> <p>Art. 84. 1. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stwierdzi, że wyrób spełnia wymagania;</li> <li>2) niezgodność wyrobu z wymaganiami lub niezgodność formalna zostały usunięte, wyrób został wycofany z obrotu lub użytku,</li> </ol>	
--	--	--	--	--



			<p>odzyskany, zniszczony lub powiadomiono użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami;</p> <p>3) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.</p> <p>2. Jeżeli stwierdzono, że wyrób nie spełnia wymagań, a także w przypadku gdy stwierdzono niezgodności formalne, a strona postępowania nie przedstawiła dowodów potwierdzających usunięcie niezgodności wyrobu z wymaganiami lub usunięcie niezgodności formalnych, wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku, zaprzestanie udostępniania wyrobu, odzyskanie wyrobu, zniszczenie wyrobu lub powiadomienie użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie, w drodze decyzji:</p> <p>1) nakazuje usunięcie niezgodności wyrobu z wymaganiami lub usunięcie niezgodności formalnych;</p> <p>2) nakazuje wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku;</p> <p>3) zakazuje udostępniania wyrobu;</p> <p>4) nakazuje odzyskanie wyrobu;</p> <p>5) nakazuje zniszczenie wyrobu;</p> <p>6) nakazuje powiadomienie konsumentów lub innych użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami, określając termin i sposób powiadomienia.</p> <p>3. Środki, o których mowa w ust. 2, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności wyrobu z wymaganiami, rodzaju niezgodności formalnych lub stopnia zagrożenia powodowanego przez wyrób, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla życia i zdrowia użytkowników wyrobu, a także zagrożenia dla mienia, środowiska oraz interesu publicznego.</p> <p>4. Zniszczenie wyrobu może zostać nakazane jedynie w przypadku stwierdzenia, że wyrób stwarza poważne zagrożenie, którego nie można usunąć w inny sposób.</p> <p>5. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 2, dotyczy dystrybutora, środki mają zastosowanie wyłącznie wobec wyrobów przez niego udostępnionych.</p> <p>6. W decyzji, o której mowa w ust. 2, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie określa termin i sposób poinformowania przez stronę postępowania o wykonaniu decyzji.</p> <p>7. Jeżeli wymaga tego interes użytkowników wyrobu, organ prowadzący postępowanie nadaje decyzji, o której mowa w ust. 2, rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>8. W celu stwierdzenia, czy decyzja, o której mowa w ust. 2, została wykonana, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie</p>
--	--	--	--

			<p>może przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie kontroli organowi, o którym mowa w art. 58 ust. 2.</p> <p>Art. 85. 1. Organ nadzoru rynku wszczyna postępowanie z urzędu, w przypadku gdy ustalenia kontroli wskazują, że wprowadzony do obrotu lub oddany do użytku wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie albo wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie i stwierdzono niezgodności formalne. Organ nadzoru rynku może wszcząć postępowanie również wtedy, gdy z innych dostępnych informacji, w szczególności z powiadomienia przekazanego przez organy państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wynika, że wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie, a wyrób został wprowadzony do obrotu przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela albo importera, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub został udostępniony na rynku przez dystrybutora, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>2. Do postępowania, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 76 ust. 2, art. 77-83 i art. 84 ust. 4-8 stosuje się odpowiednio.</p> <p>3. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu tego postępowania, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stwierdzi, że zagrożenie zostało usunięte;</li> <li>2) niezgodność formalna została usunięta, wyrób został wycofany z obrotu lub użytku, odzyskany, zniszczony lub powiadomiono użytkowników o stwarzanym zagrożeniu;</li> <li>3) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.</li> </ol> <p>4. Jeżeli stwierdzono, że wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie albo wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie i stwierdzono niezgodności formalne, a strona postępowania nie przedstawiła dowodów potwierdzających usunięcie zagrożenia, usunięcie niezgodności formalnych, wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku, zaprzestanie udostępniania wyrobu, odzyskanie wyrobu, zniszczenie wyrobu lub powiadomienie użytkowników o stwarzanym zagrożeniu, organ nadzoru rynku prowadzący to postępowanie, w drodze decyzji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nakazuje usunięcie zagrożenia lub usunięcie niezgodności formalnych;</li> <li>2) nakazuje wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku;</li> <li>3) zakazuje udostępniania wyrobu;</li> <li>4) nakazuje odzyskanie wyrobu;</li> </ol>	
--	--	--	--	--

				<p>5) nakazuje zniszczenie wyrobu;</p> <p>6) nakazuje powiadomienie użytkowników o stwarzanym zagrożeniu, określając termin i sposób powiadomienia.</p> <p>5. Środki, o których mowa w ust. 4, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności formalnych lub stopnia stwarzanego zagrożenia, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla życia i zdrowia, a także zagrożenia dla mienia, środowiska oraz interesu publicznego.</p>	
Art. 16 ust. 2	<p>Komisja możliwie jak najszybciej konsultuje się z zainteresowanymi państwem członkowskim, producentem, dostawcą EETS lub ich upoważnionymi przedstawicielami mającymi siedzibę w Unii. Jeżeli po konsultacji Komisja uzna, że przyjęty środek jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie oraz pozostałe państwa członkowskie. Jeżeli jednak po konsultacji Komisja uzna, że przyjęty środek nie jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym zainteresowane państwo członkowskie oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii oraz pozostałe państwa członkowskie.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 1 lit. e i pkt 32 lit. f</p>	<p>W art. 4 udp dodaje się pkt 44c w brzmieniu:</p> <p>„44c) upoważniony przedstawiciel - przedstawiciela w rozumieniu art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2021 r. poz. 514, z późn. zm.);”.</p> <p>W art. 16y udp dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p>„6. W przypadku gdy Komisja Europejska poinformuje organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2 o uznaniu środka, o którym mowa w ust. 4, za nieuzasadniony, organ nadzoru rynku uznaje decyzję, o której mowa w ust. 4, za bezprzedmiotową i uchyla ją.”.</p>	-
Art. 16 ust. 3	<p>Jeśli składnik interoperacyjności posiadający oznakowanie CE nie spełnia wymogów interoperacyjności, właściwe państwo członkowskie wymaga, aby producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii doprowadził składnik interoperacyjności do stanu zgodnego ze specyfikacjami lub do stanu przydatności do stosowania na warunkach określonych przez dane państwo członkowskie oraz informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 32 lit. f</p>	<p>W art. 16y udp dodaje się ust. 5 w brzmieniu:</p> <p>„5. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie..”.</p>	-
Art. 17	<p>Wszelkie podjęte przez państwo członkowskie lub podmiot pobierający opłaty decyzje dotyczące oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania w odniesieniu do składników interoperacyjności oraz wszelkie decyzje podjęte na mocy art. 16 określają szczegółowo powody ich podjęcia. O decyzji powiadamia się możliwie jak najszybciej zainteresowanego producenta, dostawcę EETS lub ich upoważnionych przedstawicieli, wskazując jednocześnie środki prawne dostępne na mocy obowiązującego prawa w danym państwie członkowskim oraz terminy na skorzystanie z tych środków prawnych.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 29 lit. a</p> <p>Art. 64-86 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku</p> <p>Art. 107 ustawy kodeks postępowania</p>	<p>W art. 16 w ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zasad przeprowadzania oceny zgodności składników interoperacyjności EETS,</li> <li>2) warunków i trybu udzielania akredytacji oraz zasad i trybu autoryzacji jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS,</li> <li>3) sposobu notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS,</li> <li>4) zasad funkcjonowania systemu nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu składnikami interoperacyjności EETS</li> </ol> <p>- stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.”.</p> <p>Art. 84. 1. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, jeżeli:</p>	-

		administracyjnego	<p>1) stwierdzi, że wyrób spełnia wymagania;</p> <p>2) niezgodność wyrobu z wymaganiami lub niezgodność formalna zostały usunięte, wyrób został wycofany z obrotu lub użytku, odzyskany, zniszczony lub powiadomiono użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami;</p> <p>3) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.</p> <p>2. Jeżeli stwierdzono, że wyrób nie spełnia wymagań, a także w przypadku gdy stwierdzono niezgodności formalne, a strona postępowania nie przedstawiła dowodów potwierdzających usunięcie niezgodności wyrobu z wymaganiami lub usunięcie niezgodności formalnych, wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku, zaprzestanie udostępniania wyrobu, odzyskanie wyrobu, zniszczenie wyrobu lub powiadomienie użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie, w drodze decyzji:</p> <p>1) nakazuje usunięcie niezgodności wyrobu z wymaganiami lub usunięcie niezgodności formalnych;</p> <p>2) nakazuje wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku;</p> <p>3) zakazuje udostępniania wyrobu;</p> <p>4) nakazuje odzyskanie wyrobu;</p> <p>5) nakazuje zniszczenie wyrobu;</p> <p>6) nakazuje powiadomienie konsumentów lub innych użytkowników o stwierdzonych niezgodnościach z wymaganiami, określając termin i sposób powiadomienia.</p> <p>3. Środki, o których mowa w ust. 2, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności wyrobu z wymaganiami, rodzaju niezgodności formalnych lub stopnia zagrożenia powodowanego przez wyrób, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla życia i zdrowia użytkowników wyrobu, a także zagrożenia dla mienia, środowiska oraz interesu publicznego.</p> <p>4. Zniszczenie wyrobu może zostać nakazane jedynie w przypadku stwierdzenia, że wyrób stwarza poważne zagrożenie, którego nie można usunąć w inny sposób.</p> <p>5. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 2, dotyczy dystrybutora, środki mają zastosowanie wyłącznie wobec wyrobów przez niego udostępnionych.</p> <p>6. W decyzji, o której mowa w ust. 2, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie określa termin i sposób poinformowania przez stronę postępowania o wykonaniu decyzji.</p> <p>7. Jeżeli wymaga tego interes użytkowników wyrobu, organ prowadzący postępowanie nadaje decyzji, o której mowa w ust. 2, rygor natychmiastowej wykonalności.</p>	
--	--	-------------------	---	--

			<p>8. W celu stwierdzenia, czy decyzja, o której mowa w ust. 2, została wykonana, organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie może przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie kontroli organowi, o którym mowa w art. 58 ust. 2.</p> <p>Art. 85. 1. Organ nadzoru rynku wszczyna postępowanie z urzędu, w przypadku gdy ustalenia kontroli wskazują, że wprowadzony do obrotu lub oddany do użytku wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie albo wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie i stwierdzono niezgodności formalne. Organ nadzoru rynku może wszcząć postępowanie również wtedy, gdy z innych dostępnych informacji, w szczególności z powiadomienia przekazanego przez organy państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wynika, że wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie, a wyrób został wprowadzony do obrotu przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela albo importera, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub został udostępniony na rynku przez dystrybutora, który ma siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>2. Do postępowania, o którym mowa w ust. 1, przepisy art. 76 ust. 2, art. 77-83 i art. 84 ust. 4-8 stosuje się odpowiednio.</p> <p>3. Organ nadzoru rynku prowadzący postępowanie, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu tego postępowania, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stwierdzi, że zagrożenie zostało usunięte;</li> <li>2) niezgodność formalna została usunięta, wyrób został wycofany z obrotu lub użytku, odzyskany, zniszczony lub powiadomiono użytkowników o stwarzanym zagrożeniu;</li> <li>3) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.</li> </ol> <p>4. Jeżeli stwierdzono, że wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie albo wyrób spełnia wymagania, a mimo to stwarza zagrożenie i stwierdzono niezgodności formalne, a strona postępowania nie przedstawiła dowodów potwierdzających usunięcie zagrożenia, usunięcie niezgodności formalnych, wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku, zaprzestanie udostępniania wyrobu, odzyskanie wyrobu, zniszczenie wyrobu lub powiadomienie użytkowników o stwarzanym zagrożeniu, organ nadzoru rynku prowadzący to postępowanie, w drodze decyzji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nakazuje usunięcie zagrożenia lub usunięcie niezgodności formalnych;</li> <li>2) nakazuje wycofanie wyrobu z obrotu lub użytku;</li> <li>3) zakazuje udostępniania wyrobu;</li> </ol>	
--	--	--	---	--

				<p>4) nakazuje odzyskanie wyrobu;</p> <p>5) nakazuje zniszczenie wyrobu;</p> <p>6) nakazuje powiadomienie użytkowników o stwarzanym zagrożeniu, określając termin i sposób powiadomienia.</p> <p>5. Środki, o których mowa w ust. 4, stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności formalnych lub stopnia stwarzanego zagrożenia, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla życia i zdrowia, a także zagrożenia dla mienia, środowiska oraz interesu publicznego.</p> <p>Art. 107 § 1. Decyzja zawiera:</p> <p>1) oznaczenie organu administracji publicznej;</p> <p>2) datę wydania;</p> <p>3) oznaczenie strony lub stron;</p> <p>4) powołanie podstawy prawnej;</p> <p>5) rozstrzygnięcie;</p> <p>6) uzasadnienie faktyczne i prawne;</p> <p>7) pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz o prawie do zrzeczenia się odwołania i skutkach zrzeczenia się odwołania;</p> <p>8) podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego pracownika organu upoważnionego do wydania decyzji;</p> <p>9) w przypadku decyzji, w stosunku do której może być wniesione powództwo do sądu powszechnego, sprzeciw od decyzji lub skarga do sądu administracyjnego - pouczenie o dopuszczalności wniesienia powództwa, sprzeciwu od decyzji lub skargi oraz wysokości opłaty od powództwa lub wpisu od skargi lub sprzeciwu od decyzji, jeżeli mają one charakter stały, albo podstawie do wyliczenia opłaty lub wpisu o charakterze stosunkowym, a także możliwości ubiegania się przez stronę o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy.</p> <p>§ 2. Przepisy szczególne mogą określać także inne składniki, które powinna zawierać decyzja.</p> <p>§ 3. Uzasadnienie faktyczne decyzji powinno w szczególności zawierać wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej, zaś uzasadnienie prawne - wyjaśnienie podstawy prawnej decyzji, z przytoczeniem przepisów prawa.</p>	
Art. 18	Każde państwo członkowskie posiadające na swoim terytorium co najmniej dwa obszary EETS wyznacza jedno biuro kontaktowe dla dostawców EETS. Państwo członkowskie podaje do wiadomości publicznej dane kontaktowe tego biura i przekazuje je na wniosek zainteresowanym dostawcom EETS. Państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby na wniosek dostawcy EETS biuro kontaktowe ułatwiało i koordynowało nawiązywanie kontaktów administracyjnych na początkowym etapie pomiędzy dostawcą EETS a	T	Art. 1 pkt 28	<p>W udp dodaje się art. 16va w brzmieniu:</p> <p>„Art. 16va. 1. W przypadku gdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej znajduje się więcej niż jeden obszar EETS, minister właściwy do spraw transportu pełni funkcję punktu kontaktowego dla dostawców EETS w odniesieniu do wszystkich obszarów EETS znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	-

	podmiotami pobierającymi opłaty odpowiedzialnymi za obszary EETS na terytorium państwa członkowskiego. Biuro kontaktowe może być osobą fizyczną, podmiotem publicznym lub prywatnym.			2. Zadaniem punktu kontaktowego jest koordynowanie, na wniosek dostawcy EETS, wstępnych kontaktów pomiędzy tym dostawcą EETS a podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.”;	
Art. 19 ust. 1	Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe państwa członkowskie o jednostkach upoważnionych do przeprowadzania lub nadzorowania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania określonej w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 15 ust. 7, wskazując zakres odpowiedzialności każdej jednostki oraz numery identyfikacyjne otrzymane uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne i zakres ich odpowiedzialności oraz aktualizuje ten wykaz.	T	Art. 1 pkt 29	W art. 16w udp dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. Minister właściwy do spraw transportu notyfikuje, zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, autoryzowaną jednostkę oceniającą zgodność składników interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1, jeśli spełnia ona minimalne kryteria, jakie powinny spełniać jednostki notyfikowane, określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.”.	-
Art. 19 ust. 2	Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, przy ocenie jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny określone w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające te kryteria.	T	Art. 1 pkt 29 lit. e	W art. 16w udp dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. Minister właściwy do spraw transportu notyfikuje, zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, autoryzowaną jednostkę oceniającą zgodność składników interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1, jeśli spełnia ona minimalne kryteria, jakie powinny spełniać jednostki notyfikowane, określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.”.	-
Art. 19 ust. 3	Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która przestała spełniać kryteria przewidziane w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu. Powiadamia ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe państwa członkowskie.	T	Art. 1 pkt 29 lit. e	W art. 16w udp dodaje się ust. 8 w brzmieniu: „8. W przypadku gdy autoryzowana jednostka, która została notyfikowana zgodnie z ust. 6, zaprzestała spełniać kryteria określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520, minister właściwy do spraw transportu cofa notyfikację, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.	-
Art. 19 ust. 4	Jeżeli państwo członkowskie lub Komisja uznają, że jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia kryteriów przewidzianych w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, sprawa jest kierowana do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, o którym mowa w art. 31 ust. 1, który wydaje opinię w terminie trzech miesięcy. W świetle opinii tego Komitetu Komisja informuje państwo członkowskie, które notyfikowało daną jednostkę, o wszelkich zmianach, których przeprowadzenie jest konieczne, aby jednostka notyfikowana mogła zachować przyznany jej status.	T	Art. 1 pkt 29 lit. e	W art. 16w udp dodaje się ust. 9 w brzmieniu: „9. W przypadku gdy Komisja Europejska poinformuje ministra właściwego do spraw transportu o konieczności dokonania zmian w autoryzowanej jednostce notyfikowanej w celu zachowania przez nią statusu jednostki notyfikowanej, minister zawiesza notyfikację i wzywa jednostkę do wdrożenia działań naprawczych w oznaczonym terminie pod rygorem cofnięcia notyfikacji, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.”.	-
Art. 19 ust. 5	Najpóźniej do dnia 19 października 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 30 w celu określenia minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych.	T	Art. 1 pkt 29 lit. e i pkt 30 lit. f	W art. 16w udp dodaje się ust. 6 i 8 w brzmieniu: „6. Minister właściwy do spraw transportu notyfikuje, zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, autoryzowaną jednostkę oceniającą zgodność składników interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1, jeśli spełnia ona minimalne	-

				<p>kryteria, jakie powinny spełniać jednostki notyfikowane, określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.</p> <p>8. W przypadku gdy autoryzowana jednostka, która została notyfikowana zgodnie z ust. 6, zaprzestała spełniać kryteria określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520, minister właściwy do spraw transportu cofa notyfikację, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.”.</p> <p>W art. 16x udp w ust. 5 wyrazy „załączniku V do decyzji 2009/750/WE” zastępuje się wyrazami „akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520”.</p>	
Art. 20	Zgodnie z art. 19 ust. 1 powołuje się grupę ds. koordynacji działań jednostek notyfikowanych (zwaną dalej „grupą ds. koordynacji”) jako grupę roboczą Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, o którym mowa w art. 31 ust. 1, zgodnie z regulaminem tego Komitetu.	N	-	-	-
Art. 21 ust. 1	<p>1. Do celów wdrożenia niniejszej dyrektywy każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny:</p> <p>a) obszarów EETS na swoim terytorium, zawierający informacje dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) odpowiednich podmiotów pobierających opłaty;</li> <li>(ii) stosowanych technologii poboru opłat;</li> <li>(iii) danych dotyczących opłat;</li> <li>(iv) informacji o obszarze EETS; oraz</li> <li>(v) dostawców EETS, którzy zawarli umowy w sprawie EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na terytorium tego państwa członkowskiego;</li> </ul> <p>b) dostawców EETS, których dane państwo zarejestrowało zgodnie z art. 4; oraz</p> <p>c) danych jednego biura kontaktowego ds. EETS, o którym mowa w art. 18, zawierających kontaktowy adres e-mail i numer telefonu.</p> <p>Jeżeli nie ustalono inaczej, państwa członkowskie co najmniej raz w roku sprawdzają, czy wymogi określone w art. 4 lit. a), d), e) i f) są nadal spełnione, i odpowiednio aktualizują rejestr. Rejestr zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 4 lit. e). Państwo członkowskie nie ponosi odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez nie rejestrze.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 3 lit. c, pkt 13 lit. a i pkt 27 lit. a</p> <p>Art. 16v ust.1 udp</p>	<p>W art. 13i udp dodaje się ust. 1c w brzmieniu: w brzmieniu: „1c. Dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek.”.</p> <p>W art. 16i udp ust. 1 pkt 8 otrzymuje brzmienie: „8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4, oraz zapewnić ministrowi prawo do nieodpłatnego ich udostępniania w rejestrze, o którym mowa w art. 16v ust. 1 - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;”.</p> <p>art. 16v</p> <p>1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwy i adresu siedziby <i>podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS</i>;</li> <li>2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3;</li> <li>3) <i>obszarów EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obejmujące:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>rodzaj technologii stosowanej do poboru opłat,</i></li> <li>b) <i>rodzaje i kategorie pojazdów podlegających opłacie,</i></li> <li>c) <i>wysokość stawek opłat,</i></li> </ul> </li> </ol>	-



				<p>d) drogę, odcinek drogi lub sieć dróg, na których pobierane są opłaty;</p> <p>5) wnioski z oceny niezależnego audytora, o których mowa w art. 16e ust. 4;</p> <p>6) dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, w tym numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej - w przypadku, o którym mowa w art. 16va ust. 1.</p>	
Art. 21 ust. 2	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby wszystkie dane przechowywane w krajowym rejestrze elektronicznym były aktualne i prawidłowe.	T	Art. 1 pkt 27 lit. c	<p>W art. 16v udp dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Minister właściwy do spraw transportu co najmniej raz w roku kalendarzowym weryfikuje prawidłowość informacji zawartych w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu minister może zwrócić się do podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS oraz do dostawców EETS o przekazanie stosownych informacji i wyjaśnień.”.</p>	-
Art. 21 ust. 3	Rejestry są publicznie dostępne drogą elektroniczną.	T	Art. 16v ust.2 udp	2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.	-
Art. 21 ust. 4	Rejestry udostępnia się z dniem 19 października 2021 r.	T	art. 16v ust.1 udp art. 1 pkt 27 lit a i b	<p>1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:</p> <p>1) nazwy i adresu siedziby <i>podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS</i>;</p> <p>2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3;</p> <p>3) <i>obszarów EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obejmujące:</i></p> <p>a) <i>rodzaj technologii stosowanej do poboru opłat,</i></p> <p>b) <i>rodzaje i kategorie pojazdów podlegających opłacie,</i></p> <p>c) <i>wysokość stawek opłat,</i></p> <p>d) <i>drogę, odcinek drogi lub sieć dróg, na których pobierane są opłaty;</i></p> <p>5) <i>wnioski z oceny niezależnego audytora, o których mowa w art. 16e ust. 4;</i></p> <p>6) <i>dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, w tym numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej - w przypadku, o którym mowa w art. 16va ust. 1.</i></p>	Przepis wdrożony w obowiązujący m art. 16v ust. 1 udp.
Art. 21 ust. 5	Na koniec każdego roku kalendarzowego organy państw członkowskich odpowiedzialne za rejestry przekazują Komisji drogą elektroniczną rejestry obszarów EETS i dostawców EETS. Komisja udostępnia te informacje innym państwom członkowskim. O wszelkich niespójnościach dotyczących sytuacji w jednym z państw członkowskich należy poinformować państwo członkowskie rejestracji oraz Komisję.	T	Art. 16v ust. 3 udp	3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.	-

Art. 22 ust. 1	1. W celu umożliwienia rozwoju technicznego EETS państwa członkowskie mogą na ograniczonej części swojego obszaru poboru opłat czasowo zezwolić na wprowadzenie, równoległe do systemu zgodnego z EETS, pilotażowych systemów poboru opłat obejmujących nowe technologie lub koncepcje, które nie są zgodne z co najmniej jednym przepisem niniejszej dyrektywy.	N	-	-	-
Art. 22 ust. 2	Dostawcy EETS nie są zobowiązani do uczestnictwa w pilotażowych systemach poboru opłat.	N	-	-	-
Art. 22 ust. 3	Zainteresowane państwo członkowskie zwraca się o pozwolenie do Komisji przed uruchomieniem pilotażowego systemu poboru opłat. Komisja wydaje pozwolenie lub odmawia jego wydania, w formie decyzji, w ciągu 6 miesięcy od otrzymania wniosku. Komisja może odmówić wydania pozwolenia, jeżeli pilotażowy system poboru opłat mógłby zaszkodzić właściwemu funkcjonowaniu używanego systemu elektronicznego poboru opłat drogowych lub EETS. Początkowy okres ważności takiego pozwolenia nie może przekraczać trzech lat.	N	-	-	-
Art. 23 ust. 1	Aby umożliwić ustalenie pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej, każde państwo członkowskie udziela jedynie krajowym punktom kontaktowym innych państw członkowskich dostępu do następujących danych rejestracyjnych pojazdów wraz z uprawnieniami do przeprowadzania automatycznych wyszukiwań w odniesieniu do tych danych: a) danych dotyczących pojazdów; oraz b) danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy pojazdu. Elementy danych, o których mowa w lit. a) i b), konieczne do przeprowadzenia automatycznego wyszukiwania, muszą być zgodne z załącznikiem I.	T	Art. 1 pkt 8	W udp dodaje się art. 13ma ust. 1 i 2 w brzmieniu: „Art. 13ma. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi organami uprawnionymi - w zakresie danych dotyczących: 1) właścicieli lub posiadaczy pojazdów naruszających: a) obowiązki związane z poborem opłaty elektronicznej, za które ustawa przewiduje kary pieniężne wymienione w art. 13k ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2f, zwane dalej „naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej”, b) obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej, zwany dalej „naruszeniem obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”, c) obowiązek uiszczenia opłaty drogowej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej; 2) pojazdów, w przypadku których stwierdzono przejazd z naruszeniem obowiązków, o których mowa w pkt 1 - zwaną dalej „transgraniczną wymianą informacji”. 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, transgranicznej wymianie informacji podlegają ponadto dane użytkowników pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”	-
Art. 23 ust. 2	Do celów wymiany danych, o której mowa w ust. 1, każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji między państwami członkowskimi miała miejsce wyłącznie między krajowymi punktami kontaktowymi. Uprawnienia krajowych	T	Art. 1 pkt 8 i art. 3	W udp dodaje się art. 13ma ust. 1 i 2 w brzmieniu: „Art. 13ma. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi organami uprawnionymi - w zakresie danych dotyczących:	-

	<p>punktów kontaktowych reguluje mające zastosowanie prawo danego państwa członkowskiego. W tym procesie wymiany danych szczególną uwagę zwraca się na właściwą ochronę danych osobowych.</p>			<p>1) właścicieli lub posiadaczy pojazdów naruszających:</p> <p>a) obowiązki związane z poborem opłaty elektronicznej, za które ustawa przewiduje kary pieniężne wymienione w art. 13k ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2f, zwane dalej „naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej”,</p> <p>b) obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej, zwany dalej „naruszeniem obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”,</p> <p>c) obowiązek uiszczenia opłaty drogowej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;</p> <p>2) pojazdów, w przypadku których stwierdzono przejazd z naruszeniem obowiązków, o których mowa w pkt 1 - zwaną dalej „transgraniczną wymianą informacji”.”.</p> <p>W uPrd dodaje się art. 80ra w brzmieniu:</p> <p>„Art. 80ra. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia ponadto wymianę informacji dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz naruszeń obowiązku wnoszenia opłaty za przejazd autostradą na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707).”.</p>	
Art. 23 ust. 3	<p>Przeprowadzając automatyczne wyszukiwanie w formie zapytania wychodzącego, krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, stosuje pełny numer rejestracyjny.</p> <p>Te automatyczne wyszukiwania przeprowadza się zgodnie z procedurami, o których mowa w rozdziale 3 pkt 2 i 3 załącznika do decyzji Rady 2008/616/WSiSW, oraz z wymogami określonymi w załączniku I do niniejszej dyrektywy.</p> <p>Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, wykorzystuje uzyskane dane do ustalenia osoby odpowiedzialnej za nieuiszczenie tej opłaty.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 1 lit. f i pkt 8</p> <p>Art. 2 pkt 2</p> <p>Art. 4 pkt 2</p> <p>W art. 4 udp dodaje się pkt 47-49 w brzmieniu:</p> <p>„47) elektroniczna opłata autostradowa - opłatę za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707);</p> <p>48) wezwanie do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej - wezwanie, o którym mowa w art. 37ge ust. 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;</p> <p>49) sprzeciw od autostradowej opłaty dodatkowej - sprzeciw, o którym mowa w art. 37gf ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”.</p> <p>W udp dodaje się art. 13ma ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„4. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje transgraniczną wymianę informacji przez realizację zadań określonych w art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w tym przepisie.”.</p>	-	

			<p>W udp dodaje się art. 13mb w brzmieniu:  „Art. 13mb 1. Krajowymi podmiotami uprawnionymi w zakresie transgranicznej wymiany informacji są:  1) Główny Inspektor Transportu Drogowego -w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;  2) Szef KAS - w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty autostradowej.  2. Krajowe podmioty uprawnione:  1) składają zapytania o udzielenie informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 2, zwane dalej „zapytaniami krajowymi”, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego przy użyciu urządzeń teletransmisji danych;  2) udostępniają uzyskane informacje, odpowiednio:  a) inspektorom i osobom zatrudnionym w Inspekcji Transportu Drogowego, na potrzeby prowadzenia kontroli i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;  b) funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej pełniącym służbę w jednostkach organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej lub osobom zatrudnionym w jednostkach organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej lub w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na potrzeby wystawiania wezwań do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowań w związku ze wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej;  3) wykorzystują rozwiązania teleinformatyczne przystosowane do współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym.  3. Krajowe podmioty uprawnione mogą upoważnić do składania zapytań krajowych osoby wymienione w ust. 2 pkt 2.”.</p> <p>W uap dodaje się art. 37gea ust. 1 w brzmieniu:  „Art. 37gea. 1. Szef KAS jest uprawniony do ustalania danych właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w wyniku wymiany informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej na zasadach określonych w art. 13ma-art. 13mc i art. 13me ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zwanej dalej „transgraniczną wymianą informacji”.”.</p>	
--	--	--	---	--

				<p>W art. 67 utd ust. 4 otrzymuje brzmienie:          „4. Inspekcja może prowadzić wyszukiwania informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego w celu wykonywania zadań w zakresie:          1) kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 50 pkt 1, na zasadach określonych w art. 80k-80r ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;          2) kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na zasadach określonych w art. 13ma-art. 13mc i art. 13mf tej ustawy.”.</p>	
Art. 23 ust. 4	Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji była prowadzona przy użyciu oprogramowania europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) i zmienionych wersji tego oprogramowania, zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy oraz z rozdziałem 3 pkt 2 i 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW.	T	Art. 1 pkt 8	<p>W udp dodaje się art. 13ma ust. 4 w brzmieniu:          „4. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje transgraniczną wymianę informacji przez realizację zadań określonych w art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w tym przepisie.”.</p>	-
Art. 23 ust. 5	Każde państwo członkowskie ponosi swoje koszty powstałe w wyniku administrowania, użytkowania i utrzymania oprogramowania, o którym mowa w ust. 4.	T	Art. 1 pkt 8	<p>W udp dodaje się art. 13ma ust. 5 w brzmieniu:          „5. Budowa, wdrażanie i utrzymanie rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego są finansowane z Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”.</p>	
Art. 24 ust. 1	<p>Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, decyduje o wszczęciu lub zaniechaniu wszczęcia postępowania następczego dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej.</p> <p>W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu takiego postępowania, informuje ono zgodnie ze swoim prawem krajowym właściciela lub posiadacza pojazdu, lub osobę ustaloną w inny sposób, których podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej.</p> <p>W zawiadomieniu tym, stosownie do przepisów prawa krajowego, uwzględnia się informacje na temat konsekwencji prawnych czynu w państwie członkowskim, na terytorium którego miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w świetle prawa tego państwa członkowskiego.</p>	T	Art. 1 pkt 8 Art. 2 pkt 2	<p>W udp dodaje się art. 13mf ust. 3 oraz 8 i 9 w brzmieniu:          „ Art. 13mf.          3. Główny Inspektor Transportu Drogowego doręcza właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu zawiadomienie KPK, które zawiera:          1) informację o:          a) naruszeniu, w tym jego rodzaju, oraz o miejscu, dacie i godzinie jego popełnienia, a także dane identyfikujące urządzenie służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, jeśli za jego pośrednictwem ujawniono naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,          b) podstawie prawnej wszczęcia postępowania w sprawie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,          c) wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;          2) pouczenie o prawie do złożenia środka zaskarżenia          – w przypadku wydania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.</p>	-

				<p>8. Zawiadomienie KPK doręcza się właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji, za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041).</p> <p>9. W zakresie nieuregulowanym w ust. 3-9 do postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 - Kodeks postępowania administracyjnego.”.</p> <p>W uap dodaje się art. 37ge ust. 6-8 w brzmieniu:  „6. Wezwania KPK nie wystawia się, jeśli przewidywane koszty wystawienia i doręczenia wezwania KPK przekraczają połowę wysokości opłaty dodatkowej.  7. W zakresie nieuregulowanym niniejszym przepisie w ust. 2-4 do wystawienia i doręczenia wezwania KPK stosuje się przepisy art. 37ge ust. 7-15.  8. Wystawienie wezwania KPK wobec właściciela lub posiadacza pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji nie wyłącza możliwości zastosowania wobec tego podmiotu środków określonych w art. 37gg.”.</p>	
Art. 24 ust. 2	Wysyłając zawiadomienie do właściciela pojazdu, posiadacza pojazdu lub osoby ustalonej w inny sposób, których podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej, państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej podaje, zgodnie ze swoim prawem krajowym, wszystkie istotne informacje, w szczególności charakter nieuiszczenia opłaty drogowej, miejsce, datę i czas nieuiszczenia opłaty drogowej, tytuły aktów prawa krajowego, których przepisy naruszono, prawo do wniesienia odwołania i dostępu do informacji oraz sankcję, a także, w stosownych przypadkach, dane dotyczące urządzenia, przy pomocy którego wykryto nieuiszczenie opłaty drogowej. W tym celu państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, używa na potrzeby zawiadomienia wzór określony w załączniku II.	T	Art. 1 pkt 8 Art. 2 pkt 2	<p>W udp dodaje się art. 13mf ust. 3-54, 10w brzmieniu:  „3. Główny Inspektor Transportu Drogowego doręcza właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu zawiadomienie KPK, które zawiera:  1) informację o:  a) naruszeniu, w tym jego rodzaju, oraz o miejscu, dacie i godzinie jego popełnienia, a także dane identyfikujące urządzenie służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, jeśli za jego pośrednictwem ujawniono naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,  b) podstawie prawnej wszczęcia postępowania w sprawie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,  c) wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;  2) pouczenie o prawie do złożenia środka zaskarżenia – w przypadku wydania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.  4. Zawiadomienie KPK nie zawiera danych osobowych innych niż wymienione w art. 13mc ust. 1 pkt 2.  10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia KPK mając na względzie</p>	-

				<p>wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy 2019/520.”.”.</p> <p>W uap dodaje się art. 37gea ust. 2 i 8 w brzmieniu:</p> <p>„2. Wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1, wystawione na podstawie danych ustalonych na podstawie transgranicznej wymiany informacji, zwane dalej „wezwaniami KPK”, oprócz danych wymienionych w art. 37ge ust. 7, zawiera:</p> <p>1) podstawę prawną naruszenia obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą;</p> <p>2) dane identyfikujące urządzenie, za pośrednictwem którego ujawniono naruszenie, jeśli urządzenie takie zostało zastosowane.</p> <p>h.</p> <p>8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wezwania KPK mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).”.</p>	
Art. 24 ust. 3	W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu postępowania następczego dotyczącego nieuiszczenia opłaty drogowej, wysyła ono – w celu zapewnienia poszanowania praw podstawowych – zawiadomienie w języku, w jakim sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, jeśli jest on znany, lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego rejestracji	T	<p>Art. 1 pkt 8</p> <p>Art. 2 pkt 2</p> <p>W udp dodaje się art. 13mf ust. 5-7 w brzmieniu:</p> <p>„5. Do zawiadomienia KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano pojazd wskazany w zapytaniu krajowym. Wątpliwości co do treści zawiadomienia rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.</p> <p>6. Obowiązek tłumaczenia zawiadomienia KPK nie obejmuje dokumentów, które są do niego załączane.</p> <p>7. Z zastrzeżeniem ust. 5, w postępowaniu wszczętym na podstawie zawiadomienia KPK, Główny Inspektor Transportu Drogowego dokonuje czynności, w tym sporządza decyzje, postanowienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma w tym postępowaniu składa się Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w języku polskim.”.</p> <p>W uap dodaje się art. 37gea ust. 3 i 4 w brzmieniu:</p> <p>„3. Do wezwania KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano</p>		

				<p>pojazd wskazany w zapytaniu, o którym mowa w art. 13mb pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.</p> <p>Wątpliwości co do treści wezwania KPK rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.</p> <p>4. Obowiązek tłumaczenia wezwania KPK nie obejmuje dokumentów, które są do niego załączane przez Szefa KAS.”.</p> <p>W art. 37gf uap dodaje się ust. 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a. W postępowaniu wszczętym w wyniku wniesienia sprzeciwu od wezwania KPK, Szef KAS dokonuje czynności, w tym sporządza decyzje, postanowienia, zawiadomienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma w tym postępowaniu składa się Szefowi KAS w języku polskim.”.</p>	
Art. 25 ust. 1	<p>Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, może przekazać podmiotowi dokonującemu poboru tej opłaty drogowej dane uzyskane w toku procedury, o której mowa w art. 23 ust. 1, wyłącznie jeżeli spełnione są następujące warunki:</p> <p>a) przesłane dane ograniczają się do tego, co jest niezbędne temu podmiotowi do uzyskania należnej opłaty drogowej;</p> <p>b) procedura uzyskania należnej opłaty drogowej jest zgodna z procedurą, o której mowa w art. 24;</p> <p>c) dany podmiot jest odpowiedzialny za przeprowadzenie tej procedury; oraz</p> <p>d) zastosowanie się do wezwania do zapłaty wydanego przez podmiot otrzymujący dane uznaje się za uregulowanie nieuiszczonej opłaty drogowej.</p>	N	-	-	-
Art. 25 ust. 2	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby dane przekazane właściwemu podmiotowi były wykorzystywane wyłącznie w celu uzyskania należnej opłaty drogowej i były usuwane niezwłocznie po uiszczeniu opłaty lub, jeśli opłata nadal nie została uiszczona, w rozsądnym okresie od przekazania danych, który określi państwo członkowskie.</p>	N	-	-	-
Art. 26	<p>Każde państwo członkowskie składa Komisji kompleksowe sprawozdanie do dnia 19 kwietnia 2023 r., a następnie co trzy lata.</p> <p>W kompleksowym sprawozdaniu wskazuje się liczbę automatycznych wyszukiwań przeprowadzonych przez państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, poprzez krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego rejestracji w związku z przypadkami nieuiszczenia opłaty drogowej, które miały miejsce na jego terytorium, wraz ze wskazaniem liczby zapytań, które nie dały rezultatu.</p> <p>Kompleksowe sprawozdanie zawiera także opis sytuacji na poziomie krajowym odnośnie do działań podjętych w związku z przypadkami nieuiszczenia opłaty drogowej, w oparciu o odsetek takich przypadków</p>	T	Art. 1 pkt 8 i art. 8 i 9	<p>W udp dodaje się art. 13md w brzmieniu:</p> <p>„Art. 13md. 1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie zawierające:</p> <p>1) liczbę zapytań krajowych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz naruszeń obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej wraz z podaniem liczby zapytań krajowych, które nie skutkowały przekazaniem przez krajowe punkty kontaktowe utworzone w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 2;</p>	-



	nieuiszczenia opłaty drogowej, w związku z którymi wysłano zawiadomienia.			<p>2) opis procedowania z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz z naruszeniami obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej, który jest sporządzany w oparciu o stosunek liczby naruszeń, w odniesieniu do których skierowano zawiadomienie, o którym mowa w art. 13me ust. 1 pkt 1, albo wezwanie do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej, do liczby wszystkich naruszeń, w odniesieniu do których Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Szef KAS byli uprawnieni do wysłania tego zawiadomienia albo wystawienia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej, z uwzględnieniem art. 13mf ust. 2 niniejszej ustawy i art. 37gea ust. 7 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym</p> <p>- zwane dalej „sprawozdaniem KPK”.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie KPK co trzy lata, w terminie do dnia 19 kwietnia danego roku, za okres trzech poprzednich lat.</p> <p>3. Sprawozdanie KPK jest sporządzane:</p> <p>1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 - w oparciu o informacje uzyskane z Krajowego Punktu Kontaktowego;</p> <p>2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 - w oparciu o informacje uzyskane od krajowych podmiotów uprawnionych.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o których mowa w ust. 1, co trzy lata, w terminie do dnia 19 marca danego roku, za okres trzech poprzednich lat.”.</p> <p>Art. 8. Minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej pierwsze sprawozdanie KPK, o którym mowa w art. 13md ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 19 kwietnia 2023 r. za okres od dnia 19 października 2021 r. do dnia 18 marca 2023 r.</p> <p>Art. 9. Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekażą po raz pierwszy ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o których mowa w art. 13md ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 marca 2023 r. za okres od dnia 19 października 2021 r. do dnia 18 marca 2023 r.</p>	
Art. 27 ust. 1	Do danych osobowych przetwarzanych na podstawie niniejszej dyrektywy ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2016/679 oraz krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne stanowiące transpozycję dyrektyw 2002/58/WE i (UE) 2016/680.	T	Art. 1 pkt 8, Art. 1 pkt 13 lit. c, 16 lit. i	W udp dodaje się art. 13me ust. 6 w brzmieniu: „6. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174a - art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1648 i 1933) oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania	W pozostałym zakresie zastosowanie będzie miało obowiązujące rozporządzeni

			<p>czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16i ust. 7 w brzmieniu:  „7. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174a - art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”.</p> <p>W udp dodaje się art. 16l ust. 9:  „9. Do przetwarzania danych osobowych w związku z prowadzeniem i przekazywaniem podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS wykazu, o którym mowa w ust. 4, stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174l - art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne, oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.”</p>	e (UE) 2016/679
Art. 27 ust. 2	<p>2. Państwa członkowskie przyjmują, zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie danych, środki konieczne do zapewnienia, aby:</p> <p>a) przetwarzanie danych osobowych do celów art. 23, 24 i 25 ograniczało się do typów danych wymienionych w załączniku I do niniejszej dyrektywy;</p> <p>b) dane osobowe były prawidłowe i aktualne, a wnioski o sprostowanie lub usunięcie były rozpatrywane bez zbędnej zwłoki; oraz</p> <p>c) został określony okres przechowywania danych osobowych.</p> <p>Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dane osobowe przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy wykorzystywano wyłącznie na potrzeby:</p> <p>a) ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia polegającego na naruszeniu obowiązku uiszczenia opłaty drogowej w rozumieniu art. 5 ust. 8;</p> <p>b) zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty wywiązał się z obowiązków wobec organów podatkowych w rozumieniu art. 5 ust. 9; oraz</p>	T	<p>Art. 1 pkt 8, pkt 13 lit c, Art. 1 pkt 8</p> <p>W udp dodaje się art. 13me ust. 1- 4 i 6 w brzmieniu:  „Art. 13me. 1. W ramach transgranicznej wymiany informacji oraz w celu:</p> <p>1) sporządzenia i doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zwanego dalej „zawiadomieniem KPK”, albo</p> <p>2) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej -</p> <p>krajowe podmioty uprawnione nie przetwarzają innych danych osobowych niż wymienione w art. 13mc.</p> <p>2. Dane osobowe podlegające transgranicznej wymianie informacji mogą być przetwarzane wyłącznie w celu:</p> <p>1) ustalenia właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej albo naruszył obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej;</p>	-

	<p>c) ustalenia pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej w rozumieniu art. 23 i 24.</p> <p>Państwa członkowskie przyjmują też środki konieczne do zapewnienia, aby osobom, których dane dotyczą, przysługiwały takie same prawa do informacji, dostępu do danych, ich sprostowania, usunięcia i ograniczenia ich przetwarzania, wniesienia skargi do organu nadzorczego ds. ochrony danych, do odszkodowania i skutecznego środka ochrony prawnej, jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2016/679 lub, w stosownych przypadkach, w dyrektywie (UE) 2016/680.</p>		<p>3. Krajowe podmioty uprawnione przechowują dane osobowe przetwarzane w celach określonych w ust. 2 przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164).</p> <p>4. Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, a także informacji dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) daty zapytania, o którym mowa w art. 13mc ust. 1;</li> <li>2) nazwy podmiotu pobierającego opłatę drogową, o której mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c, jeśli Krajowy Punkt Kontaktowy znajduje się w posiadaniu tej informacji.</li> </ol> <p>6. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji, stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 174a – art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1648 i 1933) oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz.U. z 2019 r. poz. 125).”</p> <p>W art. 16i ust. 4 otrzymuje brzmienie:  „4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał od dostawcy EETS dane osobowe w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na tym podmiocie jest obowiązany zapewnić, że dane te:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie zostaną udostępnione podmiotom świadczącym usługi poboru opłat i dostawcom EETS świadczącym, odpowiednio, usługę poboru opłat albo usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;</li> <li>2) zostaną wykorzystane przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wyłącznie w celu w jaki zostały one uzyskane - w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał dane osobowe od dostawcy EETS, osobiście świadczy krajową usługę poboru opłat.”</li> </ol>	
Art. 27 ust. 3	Niniejszy artykuł nie ma wpływu na możliwość ograniczenia przez państwa członkowskie zakresu obowiązków i praw przewidzianych w niektórych przepisach rozporządzenia (UE) 2016/679 zgodnie z art. 23 tego rozporządzenia do celów wymienionych w akapicie pierwszym tego artykułu.	T	Art. 1 pkt 8 W udp dodaje się art. 13me ust. 5 w brzmieniu: „5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na transgraniczną wymianę informacji oraz na uprawnienie: 1) Głównego Inspektora Transportu Drogowego do sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK;	-

				2) Szefa KAS do wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej.”.	
Art. 27 ust. 4	Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania bez zbędnej zwłoki informacji na temat tego, jakie dane utrwalone w państwie członkowskim rejestracji przesłano do państwa członkowskiego, w którym miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w tym informacji dotyczących daty zapytania oraz właściwego organu państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej.	T	Art. 1 pkt 8	W udp dodaje się art. 13me ust. 3-4 w brzmieniu: „3. Krajowe podmioty uprawnione przechowują dane osobowe przetwarzane w celach określonych w ust. 2 przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164). 4. Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, a także informacji dotyczących: 1) daty zapytania, o którym mowa w art. 13mc ust. 1; 2) nazwy podmiotu pobierającego opłatę drogową, o której mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c, jeśli Krajowy Punkt Kontaktowy znajduje się w posiadaniu tej informacji.”	-
Art. 28 ust. 1	Do dnia 19 kwietnia 2023 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrażania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do postępów w zakresie EETS i wprowadzania EETS oraz skuteczności i wydajności mechanizmu wymiany danych w ramach badania przypadków nieuiszczenia opłat drogowych. Sprawozdanie zawiera w szczególności analizę: a) wpływu art. 5 ust. 1 i 2 na wprowadzanie EETS, ze szczególnym naciskiem na dostępność usługi na małych i peryferyjnych obszarach EETS; b) skuteczności art. 23, 24 i 25 w ograniczaniu liczby przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej w Unii; oraz c) postępów poczynionych w zakresie interoperacyjności między systemami elektronicznego poboru opłat drogowych korzystających z pozycjonowania satelitarnego i technologii mikrofalowej 5,8 GHz.	N	-	-	-
Art. 28 ust. 1	2. Sprawozdaniu towarzyszy, w stosownych przypadkach, wniosek skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dalszego przeglądu niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do następujących elementów: a) dodatkowych środków na rzecz zapewnienia dostępności EETS na wszystkich obszarach EETS, w tym na obszarach małych i peryferyjnych; b) środków służących dalszemu ułatwianiu transgranicznego egzekwowania obowiązku uiszczenia opłat drogowych w Unii, w tym uzgodnień w sprawie wzajemnej pomocy; oraz c) rozszerzenia przepisów ułatwiających transgraniczne egzekwowanie płatności na strefy niskiej emisji, strefy ograniczonego dostępu lub inne systemy regulacji dostępu pojazdów do obszarów miejskich.	N	-	-	-

Art. 29	Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 30, aktów delegowanych aktualizujących załącznik I w celu uwzględnienia wszelkich istotnych zmian wprowadzonych w decyzjach Rady 2008/615/WSiSW i 2008/616/WSiSW lub gdy wymagają tego inne odpowiednie akty prawne Unii.	N	-	-	-
Art. 30	<p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 15 ust. 4 i 5, art. 19 ust. 5 i art. 29, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 18 kwietnia 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 15 ust. 4 i 5, art. 19 ust. 5 i art. 29, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 15 ust. 4 i 5, art. 19 ust. 5 i art. 29, wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p>	N	-	-	-
Art. 31 ust. 1	Komisję wspomaga Komitet ds. Opłat Elektronicznych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	T	Art. 1 pkt 2	W art. 13haa w ust. 2 w pkt 5 wyrazy „art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.) - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 856)” zastępuje się wyrazami „art. 31 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów	-

				elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2019/520”.	
Art. 31 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku, gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 32 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 19 października 2021 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania art. 1–27 i załączników I i II. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 19 października 2021 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Sposób dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określany jest przez państwa członkowskie.		Art. 1 pkt 2 i pkt 38 Art. 15	W art. 13haa w ust. 2 w pkt 5 wyrazy „art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.) - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 34, str. 856)” zastępuje się wyrazami „art. 31 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2019/520” W udp dodaje się art. 16zi w brzmieniu: „Art. 16zi. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.”.  Art. 15 projektowanej ustawy: „Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.	-
Art. 32 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.	N	-	-	-
Art. 33	Dyrektywa 2004/52/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 października 2021 r., bez uszczerbku dla obowiązku państw członkowskich dotyczącego terminu transpozycji do prawa krajowego dyrektywy, określonego w załączniku III część B. Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku IV.	N	-	-	-
Art. 34	Wejście w życie. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N	-	-	-

Art. 35	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	-
Załącznik I	Elementy danych konieczne do przeprowadzenia automatycznego wyszukiwania, o którym mowa w art. 23 ust. 1	T	Art. 1 pkt 8	<p>W udp dodaje się art. 13mc w brzmieniu:</p> <p>„Art. 13mc. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy, na zapytania krajowych punktów kontaktowych utworzonych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu transgranicznej wymiany informacji, udostępnia tym punktom informacje, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2, dotyczące:</p> <p>1) pojazdu:</p> <p>a) numer rejestracyjny,</p> <p>b) numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta (numer VIN) albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu,</p> <p>c) kraj rejestracji,</p> <p>d) marka,</p> <p>e) model (nazwa handlowa),</p> <p>f) kategoria pojazdu w rozumieniu art. 2 pkt 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,</p> <p>g) poziom emisji zanieczyszczeń (norma EURO);</p> <p>2) właściciela pojazdu lub jego posiadacza:</p> <p>a) imię i nazwisko (nazwa lub firma),</p> <p>b) oznaczenie formy prawnej,</p> <p>c) adres zamieszkania lub siedziby,</p> <p>d) numer PESEL,</p> <p>e) numer identyfikacyjny REGON,</p> <p>f) data urodzenia.</p> <p>2. Krajowe podmioty uprawnione w zapytaniach krajowych podają kraj rejestracji pojazdu i jego pełny numer rejestracyjny, a także:</p> <p>1) państwo, na terytorium którego zostało popełnione naruszenie,</p> <p>2) datę i godzinę, w której zostało popełnione naruszenie,</p> <p>3) powód wyszukania danych wynikający z popełnienia naruszenia - obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej.”.</p>	-
Załącznik II	Wzór zawiadomienia, o którym mowa w art. 24	T	Art. 1 pkt 8 Art. 2 pkt 2	<p>W udp dodaje się art. 13mf ust. 10 w brzmieniu:</p> <p>„10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia KPK mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy 2019/520.”.</p> <p>W uap dodaje się art. 37gea ust. 8 w brzmieniu:</p>	-

				8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wezwania KPK mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).”.	
Załącznik III	A. Uchylona dyrektywa wraz z jej zmianami (o której mowa w art. 33) B. Termin transpozycji do prawa krajowego (o którym mowa w art. 33)	N	-	-	-
Załącznik IV	Tabela korelacji	N	-	-	-
Art. 3 ust. 1 rozporządzenia delegowanego KE 2020/203	Użytkownicy EETS zapewniają poprawność wszystkich danych użytkowników i pojazdów podawanych dostawcom EETS oraz zgłoszeń parametrów zmiennych.	T	Art. 1 pkt 6 lit. a i c-f, pkt 7, pkt 17, pkt 24, pkt 39 oraz pkt 40	W art. 13k udp: - dodaje się ust. 2f w brzmieniu: „2f. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w art. 16lb ust. 1, skutkujące: 1) nieuiszczeniem opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną wysokości: a) 500 zł - w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, b) 1500 zł - w pozostałych przypadkach; 2) uiszczeniem opłaty elektronicznej w niepełnej wysokości, wymierza się karę pieniężną wysokości: a) 250 zł - w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, b) 750 zł - w pozostałych przypadkach.”, - dodaje się ust. 5a w brzmieniu: „5a. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2e i 2f, wymierza się użytkownikowi EETS.”, d) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) ust. 4 i 5a, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2f, dotyczące danego pojazdu samochodowego.”, - w ust. 8 wyrazy „Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2e”, - w ust. 9 wyrazy „ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „ust. 1-2f”; W art. 13m i art. 13n udp wyrazy „art. 13k ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust. 1-2f”.  W udp dodaje się art. 16lb w brzmieniu:	-



			<p>„Art. 16lb. 1. Użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS zgodne ze stanem faktycznym dane, w tym dane osobowe, niezbędne do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS.</p> <p>2. Dane przekazywane dostawcy EETS obejmują w szczególności dane pojazdu niezbędne dla ustalenia wysokości stawek opłaty należnej za przejazd tego pojazdu po obszarze EETS.</p> <p>3 W przypadku powzięcia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uzasadnionych wątpliwości co do zgodności ze stanem faktycznym danych, o których mowa w ust. 2, podmiot ten ma prawo żądać przekazania przez dostawcę EETS dokumentów użytkownika EETS zawierających te dane, o ile znajdują się one w posiadaniu dostawcy EETS.</p> <p>4. W przypadku stwierdzenia, że dane przekazane dostawcy EETS przez użytkownika EETS są niezgodne ze stanem faktycznym i skutkują poborem opłaty należnej za przejazd danego pojazdu po obszarze EETS w zaniżonej wysokości, krajowy podmiot pobierający opłatę na obszarze EETS nalicza opłatę według najwyższej stawki obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku. Krajowy podmiot pobierający opłaty EETS niezwłocznie informuje dostawcę EETS o naliczaniu opłaty w sposób określony w zdaniu pierwszym.”.</p> <p>W art. 16s udp w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:  „2. Umowa określa co najmniej tryb współpracy w celu ustalenia zgodności ze stanem faktycznym danych użytkownika EETS, na podstawie których ustala się wysokość stawki opłaty za przejazd, zgodnie z art. 16lb ust. 3;”.</p> <p>W art. 40a i art. 40d udp wyrazy „art. 13k ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust.1-2f”.</p>		
Art. 3 ust. 2 rozporządzenia delegowanego KE 2020/203	Użytkownicy EETS podejmują wszelkie możliwe środki celem zapewnienia sprawności urządzenia pokładowego w czasie poruszania się pojazdu po obszarze objętym EETS, na którym wymagane jest urządzenie pokładowe.	T	Art. 1 pkt 3 lit. f, pkt 6 lit. a, pkt 7, pkt 39 i pkt 40	<p>W art. 13i ust. 4aa, 4ab, 4b i 4c otrzymują brzmienie:  „4aa. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie mobilne albo urządzenie pokładowe, w tym urządzenie pokładowe, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest obowiązany zapewnić działanie tego urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w ust. 3d, albo urządzenia pokładowego.</p> <p>4ab. Kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu, w przypadku gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) właściciel pojazdu albo</li> <li>2) posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo</li> <li>3) użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym - zwany dalej „właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”, albo użytkownik EETS, nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo</li> </ol>	-

				<p>prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie danych geolokalizacyjnych, albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, spełniające wymagania określone w art. 16o ust. 1 pkt 2. 4b. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.</p> <p>4c. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani wyposażyć pojazd samochodowy w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, i zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych z tego urządzenia, przez okres przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.”.</p> <p>W art. 13k ust. 4 otrzymuje brzmienie:  „4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2d, wymierza się:  1) właścicielowi albo posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu, albo  2) korzystającemu z drogi - w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19, albo  3) użytkownikowi EETS - w przypadku gdy pojazd objęty jest umową, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2  - z zastrzeżeniem art. 13mf ust. 1.”.</p>	
Art. 3 ust. 3 rozporządzenia delegowanego KE 2020/203	Użytkownicy EETS korzystają z urządzeń pokładowych zgodnie z instrukcjami dostawcy EETS, w szczególności, w przypadku gdy mają one zastosowanie do zgłaszania parametrów zmiennych pojazdu.	T	Art. 1 pkt 3 lit. g, pkt 6 lit. a i c-f, pkt 7, pkt 17, pkt 39 oraz pkt 40	<p>W art. 13i udp dodaje się ust. 4d w brzmieniu:  „4d. Użytkownik EETS jest obowiązany zapewnić, że urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest używane podczas przejazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia udostępnioną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS.”.</p> <p>W art. 13k udp:  - dodaje się ust. 2f w brzmieniu:  „2f. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w art. 16lb ust. 1, skutkujące:  1) nieuiszczeniem opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną wysokości:  a) 500 zł - w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,  b) 1500 zł - w pozostałych przypadkach;  2) uiszczeniem opłaty elektronicznej w niepełnej wysokości, wymierza się karę pieniężną wysokości:  a) 250 zł - w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,  b) 750 zł - w pozostałych przypadkach.”.</p>	-

			<p>- dodaje się ust. 5a w brzmieniu:  „5a. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2e i 2f, wymierza się użytkownikowi EETS.”,  d) w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:  „1) ust. 4 i 5a, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2f, dotyczące danego pojazdu samochodowego,”  - w ust. 8 wyrazy „Kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2e”,  - w ust. 9 wyrazy „ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „ust. 1-2f”;</p> <p>W art. 13m i art. 13n udp wyrazy „art. 13k ust. 2a-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust. 2a-2f”.</p> <p>W art. 40a i art. 40d udp wyrazy „art. 13k ust. 1-2d” zastępuje się wyrazami „art. 13k ust.1-2f”.</p>	
--	--	--	--	--

**POZOSTAŁE PRZEPISY**  
**PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UC88)**

<b>Jednostka redakcyjna</b>	<b>Treść przepisu projektu krajowego</b>	<b>Uzasadnienie wprowadzenia przepisu</b>
<p>Art. 1 pkt 8 projektu ustawy                      (art. 13 me ust. 2 pkt 2-5 ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>8) po art. 13m dodaje się art. 13ma–13mg w brzmieniu:                      „(...)”                      Art. 13me (...)”                      2. Dane osobowe podlegające transgranicznej wymianie informacji mogą być przetwarzane wyłącznie w celu:                      (...)”                      2) wszczęcia i prowadzenia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK;                      3) wystawienia i doręczenia wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej;                      4) wszczęcia i prowadzenia postępowania egzekucyjnego w celu wyegzekwowania kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo autostradowej opłaty dodatkowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;                      5) prowadzenia postępowań sądowych w związku z wykonywaniem przez sądy administracyjne kontroli w sprawach określonych w ust. 2–4.</p>	<p>Przepis art. 13me ściśle określa cele, z uwagi na które mogą być przetwarzane dane osobowe podlegające transgranicznej wymianie informacji w przypadku możliwego naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Dzięki temu możliwe będzie ustalenie podmiotu odpowiedzialnego, a następnie przeprowadzenie stosownej procedury, zmierzającej do ewentualnego wymierzenia sankcji.</p>
<p>Art. 1 pkt 8 projektu ustawy                      (art. 13 mf ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>8) po art. 13m dodaje się art. 13ma–13mg w brzmieniu:                      „(...)”                      Art. 13mf. 1. W przypadku gdy Główny Inspektor Transportu Drogowego ustalił dane właściciela lub posiadacza pojazdu naruszającego obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, karę pieniężną za to naruszenie nakłada się na:                      1) posiadacza pojazdu niebędącego jednocześnie właścicielem pojazdu - jeśli pojazd jest zarejestrowany na tego posiadacza, albo                      2) właściciela pojazdu – w pozostałych przypadkach.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może odstąpić od wszczęcia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, jeśli przewidywane koszty prowadzenia postępowania przekraczają połowę wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. (...)”</p>	<p>Przepis art. 13mf ust. 1 dotyczy „postępowań następczych”, tj. postępowań w sprawie nałożenia lub pobrania sankcji za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą państwową. Określa się kategorie podmiotów, które podlegają karze pieniężnej.</p> <p>Natomiast aby zapewnić skuteczne i efektywne prowadzenie postępowań oraz kierując się ekonomią realizacji zadań przez administrację publiczną w przepisie art. 13mf ust. 2 wprowadza się przesłankę, umożliwiającą organowi odstąpienie od wszczynania postępowania wobec podmiotu, którego dane zostały ustalone w wyniku transgranicznej wymiany informacji. Należy bowiem wyeliminować ryzyko, w którym łączne koszty postępowań przewyższą korzyści w postaci zapłaconych kar pieniężnych.</p>
<p>Art. 1 pkt 8 projektu ustawy</p>	<p>8) po art. 13m dodaje się art. 13ma–13mg w brzmieniu:                      „(...)”</p>	<p>Norma zawarta w art. 13mg ma na celu zapewnienie możliwości wyegzekwowania obowiązku poniesienia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej od podmiotu, którego dane</p>

<p>(art. 13 mg ustawy o drogach publicznych)</p>	<p>Art. 13mg. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest uprawniony do zatrzymania pojazdu, o którym mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 2, jeśli skierował do jego właściciela albo posiadacza zawiadomienie KPK albo nałożył na ten podmiot karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w celu pobrania:</p> <p>1) kaucji w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary:</p> <p>a) nie została jeszcze wydana, albo</p> <p>b) została wydana, lecz nie jest ostateczna, albo</p> <p>c) jest ostateczna, lecz jej wykonanie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny;</p> <p>2) kary pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary jest ostateczna, a jej wykonanie nie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny.</p> <p>2. W celu ujawnienia przejazdów pojazdów, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może wykorzystywać System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w tym urządzenia służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej.</p> <p>3. Do wykonywania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego uprawnień, o których mowa w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 13l ust. 2.</p> <p>4. Kaucję albo karę pieniężną, o których mowa w ust. 1, pobiera się w formie:</p> <p>1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania;</p> <p>2) bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot, lub</p> <p>3) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.</p> <p>5. Do poboru kaucji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przepisy art. 13m ust. 4-6 stosuje się odpowiednio.</p> <p>6. Do poboru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przepisu art. 13m ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się.</p> <p>7. Jeśli w sytuacji, o której mowa w ust. 1, nie pobrano kaucji albo kary pieniężnej, Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu obowiązanego, na najbliższy parking strzeżony,</p>	<p>ustalono na podstawie transgranicznej wymiany informacji. W takim przypadku, przy prawnym braku możliwości skutecznej egzekucji ww. sankcji z majątku poza granicami RP, jedynym skutecznym mechanizmem jest zatrzymanie pojazdu, co do którego stwierdzono naruszenie i, zależnie od etapu sprawy, pobranie kaucji na poczet kary pieniężnej – gdy decyzja w sprawie kary nie jest jeszcze wykonalna – albo pobranie samej kary – w pozostałych przypadkach. Jako, że w omawianym przypadku etap kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej został już zakończony (postępowanie administracyjne zostało wszczęte w wyniku doręczenia stosownego zawiadomienia stronie) nie może mieć tu zastosowania art. 13m ustawy o drogach publicznych i konieczne jest wprowadzenie odrębnej regulacji w przedmiotowym zakresie, właśnie w art. 13mg. Jednocześnie przesądza się, że w przedmiotowym zakresie stosuje się odpowiednie przepisy o kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej i uprawnieniach przysługujących inspektorom ITD w ramach kontroli drogowej, co ma umożliwić wykrycie pojazdu na sieci dróg płatnych i jego skuteczne zatrzymanie zanim opuści terytorium RP. Poza tym określa się zasady dokonywania zapłaty kaucji albo kary pieniężnej w sytuacji opisanej powyżej oraz konsekwencje jej nieuiszczenia niezwłocznie po zatrzymaniu pojazdu (egzekucja z pojazdu na podstawie przepisów o egzekucji administracyjnej). Jednocześnie w celu zapewnienia zgodności art. 13mg z Konstytucją RP i prawem unijnym wprowadza się wyjątki, w których regulacje zawarte w tym przepisie nie mają zastosowania. W szczególności z takim przypadkiem będziemy mieli do czynienia jeśli w chwili zatrzymania pojazdu w celu wyegzekwowania obowiązku uiszczenia kary pieniężnej, pojazd ten należy już do innego podmiotu niż tego, który był właścicielem albo posiadaczem pojazdu w czasie gdy stwierdzone zostało naruszenie.</p>
--	--	---

	<p>o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po uiszczeniu kaucji albo kary pieniężnej, o których mowa w ust. 1, na zasadach określonych w ust. 4.</p> <p>10. Jeżeli kara pieniężna nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu, w ciągu 30 dni od dnia, w którym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna - w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo</li> <li>2) pojazd został zatrzymany – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 - stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.</li> </ol> <p>11. Przepisów ust. 1–10 nie stosuje się w przypadku gdy właścicielem lub posiadaczem pojazdu w chwili jego zatrzymania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) podmiot inny niż ten, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej;</li> <li>2) podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności wynika wprost z przepisów międzynarodowych lub przepisów tego państwa.” </li></ol>	
Art. 6 projektu ustawy	<p>W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. 2022 r. poz. 505, 655, 1561, 1768 i 1846) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) po art. 42c dodaje się art. 42d w brzmieniu:</p> <p>„Art. 42d. 1. Minister właściwy do spraw transportu może przedstawić projekt planu finansowego Funduszu na rok 2024, zawierającego środki Funduszu przeznaczone na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, do uzgodnienia w zakresie finansowym ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych przed terminem, o którym mowa w art. 9 ust. 2a.</p>	<p>Zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg mają przede wszystkim na celu umożliwienie przyspieszenia ogłoszenia naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024. Zgodnie z art. 20 i 21 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg nabory na zadania powiatowe oraz zadania gminne są ogłaszane przez wojewodów nie wcześniej niż od 1 sierpnia roku poprzedzającego rok na który jest ogłaszany nabór. Mając na względzie obecną sytuację jednostek samorządu terytorialnego i duże potrzeby w zakresie inwestycji drogowych, sytuację na rynku wykonawców robót drogowych zasadne jest przewidzenie w przepisach prawa takiej możliwości aby nabory na rok 2024 wojewodowie mogli ogłaszać wcześniej tak aby jeszcze w 2023 r. móc zawrzeć z jednostkami samorządu terytorialnego umowy o dofinansowanie zadań powiatowych</p>

<p>2. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 1, następuje w terminie 7 dni od dnia przekazania projektu planu.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje uzgodniony plan finansowy Funduszu na 2024 rok do Banku następnego dnia roboczego po uzgodnieniu.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu w terminie 7 dni od dnia przekazania planu finansowego Funduszu na 2024 rok, informuje wojewodów o przewidywanej wysokości środków przeznaczonych na rok 2024 na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo, w tym zadań wieloletnich, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 8.</p> <p>5. Nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2024, jest ogłaszany przez wojewodę w terminie 10 dni od dnia otrzymania przez wojewodę informacji, o której mowa w ust. 4.</p> <p>6. W przypadku naboru, o którym mowa w ust. 5, wysokość dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2024 jest ustalana według wskaźników, o których mowa w art. 14 ust. 2 i 3, przyjętych do ustalenia wysokości dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego, na które przeznaczono środki w planie finansowym Funduszu na rok 2023.</p> <p>7. W przypadku naboru, o którym mowa w ust. 5, wojewoda w terminie 3 miesiące od dnia ogłoszenia naboru przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w art. 24 ust. 5.</p> <p>8. Plan finansowy Funduszu na rok 2024 sporządzony i uzgodniony w sposób, o którym mowa w ust. 1-2, uzupełnia się o pozostałe wpływy i wydatki Funduszu zgodnie z art. 9.</p> <p>9. W przypadku ogłoszenia naboru, o którym mowa w ust. 5, na 2024 rok nie ogłasza się naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 3.”;</p> <p>2) w art. 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu wynosi w roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 2018 – 1 100 000 tys. zł;</li> <li>2) 2019 – 500 000 tys. zł;</li> <li>3) 2020 – 5 400 000 tys. zł;</li> <li>4) 2021 – 3 600 000 tys. zł;</li> <li>5) 2022 - 500 000 tys. zł;</li> <li>6) 2023 - 674 123 tys. zł;</li> </ol>	<p>oraz zadań gminnych. Pozwoli to powiatom i gminom na sprawniejszą i szybszą realizację oczekiwanych przez ich mieszkańców inwestycji na drogach i poprawy bezpieczeństwa z ich korzystania.</p> <p>W szczególności projekt przewiduje dodanie przepisu epizodycznego art. 42d, który przewiduje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) możliwość wcześniejszego przygotowania i uzgodnienia planu finansowego Funduszu na rok 2024 zawierającego tylko rozplanowanie środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne na podstawie części, posiadanych już na etapie jego przygotowywania, danych finansowych;</li> <li>2) wcześniejsze przekazanie przez ministra właściwego do spraw transportu informacji do wojewodów informacji o przewidywanej wysokości środków przeznaczonych na 2024 rok na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo,</li> <li>3) skrócenie terminu dla wojewodów na przygotowanie i ogłoszenie naborów na rok 2024 do 10 dni;</li> <li>4) przyjęcie do obliczania wysokości dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych na rok 2024 wskaźników przyjętych na rok 2023;</li> <li>5) skróceniu terminu na ocenę wojewody i przekazanie list zadań powiatowych oraz zadań gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.</li> </ol> <p>W przypadku ogłoszenia wcześniejszych naborów na zadania powiatowe oraz zadania gminne na rok 2024 wojewodowie nie będą ogłaszać „standardowych” naborów w sierpniu, lecz w miarę pozostałych wolnych środków nabory uzupełniające.</p> <p>Ponadto plan finansowy Funduszu na rok 2024 w zakresie środków na zadania powiatowe oraz zadania gminne przygotowany na podstawie proponowanych przepisów zostanie uzupełniony o pozostałe środki na dofinansowanie i finansowanie pozostałych zadań Funduszu w „standardowym” terminie sporządzania i uzgadniania planu finansowego Funduszu określonym w art. 9 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg.</p> <p>Przepis zawiera również zmiany w zakresie reguły wydatkowej w art. 51 ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg polegającą na przesunięciu, ze względu na zaplanowane inne wydatki budżetowe, części wpłaty środków z budżetu państwa na Funduszu z rok 2023 na lata 2024–2026. Sumarycznie przedmiotowa zmiana jest neutralna zarówno dla budżetu państwa jak i finansów Funduszu gdyż polega na przesunięciu wpływu planowanych środków pomiędzy poszczególnymi latami.</p>
---	---

	7) 2024 - 1 908 626 tys. zł; 8) 2025 - 1 958 626 tys. zł; 9) 2026 - 1 958 626 tys. zł; 10) 2027 – 1 650 000 tys. zł; 11) 2028 – 1 750 000 tys. zł; 12) 2029 - 1 600 000 tys. zł; 13) 2030 - 1 600 000 tys. zł."	
--	---	--



**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY** <sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie określenia wzoru zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie  
nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej** <sup>2)</sup>

Na podstawie art. 13mf ust. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, 1768, 1783 i 2185) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Określa się wzór zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2019/520 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

WZÓR



Rzeczpospolita Polska  
**GŁÓWNY INSPEKTOR  
TRANSPORTU DROGOWEGO**

... [sygnatura sprawy]

... [Miejscowość i data]

...

...

[Imię i nazwisko/nazwa i adres adresata]

### **ZAWIADOMIENIE**

o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej

W dniu ... [data] miało miejsce nieuiszczenie opłaty elektronicznej z udziałem pojazdu o numerze rejestracyjnym ... marka ... model ..., które zostało wykryte przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Jest Pan/Pani zarejestrowany(-a) jako właściciel/posiadacz dowodu rejestracyjnego wyżej wymienionego pojazdu.

Kara pieniężna za nieuiszczenie opłaty elektronicznej wynosi ... PLN.

Termin płatności wynosi 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stanie się ostateczna.

Należy wypełnić załączony **Formularz odpowiedzi** i wysłać go na wskazany adres:

... [Adres organu]

Niniejsze zawiadomienie podlega procedurom zgodnym z prawem krajowym Rzeczypospolitej Polskiej.

### **Szczegółowe informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty elektronicznej**

a) Dane dotyczące pojazdu, podczas kierowania którym nie uiszczono opłaty elektronicznej:

Numer rejestracyjny: ...

Państwo członkowskie rejestracji: ...

Marka i model ...

b) Informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty elektronicznej:

Miejsce, dzień i czas nieuiszczenia opłaty elektronicznej: ...

Charakter i kwalifikacja prawna nieuiszczenia opłaty elektronicznej: ...

Szczegółowy opis nieuiszczenia opłaty elektronicznej: ...

Odniesienie do odpowiednich przepisów prawnych: ...

Opis lub odniesienie do dowodów potwierdzających nieuiszczenie opłaty elektronicznej: ...

c) Dane dotyczące urządzenia użytego do wykrycia nieuiszczenia opłaty elektronicznej:

Specyfikacja urządzenia: ...

Numer identyfikacyjny urządzenia: ...

Data ważności ostatniej legalizacji: ...

## Formularz odpowiedzi

Lista pytań:

1. Czy pojazd marki ... o numerze rejestracyjnym ..., jest zarejestrowany na Pana/Pani nazwisko/firmę/nazwę? ... tak/nie<sup>1</sup>

Jeżeli nie, posiadaczem dowodu rejestracyjnego jest: ...

...

(nazwisko, imię, adres)

2. Czy przyznaje się Pan/Pani do nieuiszczenia opłaty elektronicznej? tak/nie<sup>2</sup>

3. Jeżeli nie przyznaje się Pan/Pani do powyższego, proszę wyjaśnić dlaczego:

...

Proszę przesłać wypełniony formularz w ciągu 60 dni od daty otrzymania niniejszego zawiadomienia do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na poniższy adres:

...[Adres]

---

<sup>1</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>2</sup> Niepotrzebne skreślić.

**Jeżeli w tej sprawie będą prowadzone dalsze działania, zastosowanie ma następująca procedura:**

Nazwa i adres organu odpowiedzialnego za prowadzenie postępowania:

Główny Inspektor Transportu Drogowego  
Al. Jerozolimskie 94  
00-807 Warszawa

Termin płatności:

Zobowiązany do uiszczenia kary pieniężnej, uiszcza tę karę na właściwy rachunek bankowy w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.

Nazwa i adres właściwego organu odwoławczego oraz sposób i termin wniesienia odwołania:

Od decyzji o nałożeniu kary administracyjnej stronie przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Al. Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji o nałożeniu kary administracyjnej.

Jeżeli strona nie chce korzystać z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy może wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie za pośrednictwem Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wysokość wpisu od skargi wynosi 200 zł (słownie: dwieście złotych). Opłatę sądową uiszcza się gotówką do kasy WSA z siedzibą w Warszawie lub na rachunek bankowy tego sądu. Strona może ubiegać się o zwolnienie od obowiązku uiszczenia kosztów sądowych albo przyznanie prawa pomocy.

Ponadto na podstawie art. 127a KPA strona może zrzec się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Z dniem doręczenia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do złożenia powyższego wniosku wydana decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Informacje dotyczące rodzajów i wysokości kar przewidzianych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

1. Zgodnie z treścią art. 13 ust. 1 pkt 3 korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.
2. Zgodnie z art. 13i ust. 4a kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 i 3a lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu - w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.
3. Zgodnie z art. 13i ust. 4b właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 i 3a lub w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.
4. Zgodnie z art. 13k:
  1. Za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, wymierza się karę pieniężną w wysokości:

- 1) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;
- 2) 1500 zł – w pozostałych przypadkach.
2. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i:
  - 1) ust. 4a,
  - 2) ust. 4b, jeśli skutkuje ono uiszczeniem opłaty w niepełnej wysokości – wymierza się karę pieniężną.
3. Karę pieniężną, o której mowa w art. 13k ust. 2 wymierza się w wysokości:
  - 1) 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;
  - 2) 750 zł – w pozostałych przypadkach.
4. Kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a-2d, wymierza się właścicielowi albo posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu albo korzystającemu z drogi, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3.
5. Karę pieniężną, o której mowa w art. 13k ust. 2 pkt 1, wymierza się kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3.
6. Na podmiot, o którym mowa w:
  - 1) art. 13k ust. 4, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w art. 1 k ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a-2d, dotyczące danego pojazdu samochodowego,
  - 2) art. 13k ust. 5, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za naruszenie, o którym mowa w art. 13k ust. 2 pkt 1 – stwierdzone w trakcie jednej doby.
7. Za dobę, w rozumieniu art. 13k ust. 6, uznaje się okres od godziny 0<sup>00</sup> do godziny 24<sup>00</sup> w danym dniu.
8. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1, nie nakłada się jeśli naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, jest wynikiem naruszenia przez kierującego pojazdem samochodowym obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4a. Kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1-2d, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.
9. Zgodnie z art. 13ia ust. 10 właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany aktualizować dane zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie, nie później niż przed rozpoczęciem przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.
10. Zgodnie z art. 13ib ust. 2 korzystający z dróg publicznych jest obowiązany niezwłocznie aktualizować dane, o których mowa w ust. 1.

#### Pozostałe informacje:

1. Zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego strona ma zapewniony w każdym stadium postępowania czynny udział, a przed wydaniem decyzji możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz możliwość zgłoszenia żądań osobiście w siedzibie organu, lub przesyłając je na adres:  
...[Adres]
2. Zgodnie z art. 32 Kodeksu postępowania administracyjnego strona może działać przez pełnomocnika, chyba że charakter czynności wymaga jej osobistego działania. Stosownie zaś do treści art. 33 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego pełnomocnikiem strony może być osoba fizyczna posiadająca zdolność do czynności prawnych.
3. Zgodnie z art. 41 Kodeksu postępowania administracyjnego w toku postępowania strony oraz ich przedstawiciele i pełnomocnicy mają obowiązek zawiadomić organ administracji publicznej o każdej zmianie swojego adresu. W razie zaniedbania tego obowiązku doręczenie pisma pod dotychczasowym adresem jest prawnie skuteczne.

4. Zgodnie z art. 76a § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego zamiast oryginału dokumentu strona może złożyć odpis dokumentu, jeżeli jego zgodność z oryginałem została poświadczona przez notariusza albo przez występującego w sprawie pełnomocnika strony będącego adwokatem, radcą prawnym, rzecznikiem patentowym lub doradcą podatkowym.
  5. Zgodnie z art. 76a § 2b Kodeksu postępowania administracyjnego na żądanie strony upoważniony pracownik organu prowadzącego postępowanie poświadcza zgodność przedstawionego oryginału dokumentu.
  6. Zgodnie z art. 189e Kodeksu postępowania administracyjnego w przypadku, gdy do naruszenia prawa doszło wskutek działania siły wyższej, strona nie podlega ukaraniu.
  7. Zgodnie z art. 189f § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej, w drodze decyzji, odstępuje od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej i poprzestaje na pouczeniu, jeżeli:
    - 1) waga naruszenia prawa jest znikoma, a strona zaprzestała naruszania prawa lub
    - 2) za to samo zachowanie prawomocną decyzją na stronę została uprzednio nałożona administracyjna kara pieniężna przez inny uprawniony organ administracji publicznej lub strona została prawomocnie ukarana za wykroczenie lub wykroczenie skarbowe, lub prawomocnie skazana za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe i uprzednia kara spełnia cele, dla których miałyby być nałożona administracyjna kara pieniężna.
- § 2. W przypadkach innych niż wymienione w § 1, jeżeli pozwoli to na spełnienie celów, dla których miałyby być nałożona administracyjna kara pieniężna, organ administracji publicznej, w drodze postanowienia, może wyznaczyć stronie termin do przedstawienia dowodów potwierdzających:
- a) usunięcie naruszenia prawa lub
  - b) powiadomienie właściwych podmiotów o stwierdzonym naruszeniu prawa, określając termin i sposób powiadomienia.
- § 3. Organ administracji publicznej w przypadkach, o których mowa w § 2, odstępuje od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej i poprzestaje na pouczeniu, jeżeli strona przedstawiła dowody, potwierdzające wykonanie postanowienia.

#### Klauzula dotycząca ochrony danych osobowych

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 ma Pan/Pani prawo zażądania dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania lub usunięcia, ograniczenia ich przetwarzania lub wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych. Ma Pan/Pani również prawo wniesienia skargi do:

Pan/Pani ...[Imię i nazwisko]  
Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych  
ul. Stawki 2  
00-193 Warszawa  
tel. 22 531-03-00  
godziny pracy urzędu: 8.00–16.00  
kancelaria@uodo.gov.pl

... [Podpis osoby upoważnionej]

## UZASADNIENIE

Celem projektowanego rozporządzenia jest dostosowanie stanu prawnego do przepisów ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), która wprowadziła zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, 1768, 1783 i 2185).

Zgodnie z art. 13mf ust. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (zawiadomienie KPK), mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii* (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1). Wymóg określenia wzoru zawiadomienia KPK został wprowadzony przez ww. nowelizację ustawy o drogach publicznych, w związku z czym powstała konieczność wydania odpowiedniego aktu wykonawczego. Wzór zawiadomienia wynika z załącznika II dyrektywy 2019/520 i uwzględnia specyfikę przepisów i organu właściwego w sprawach kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, co pozwoli właściwym podmiotom i organom zapoznać się ze wzorem.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych, o których mowa w § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Przedmiotowy projekt, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.



<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia wzoru zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 31.01.2023 r.</p> <p><b>Źródło</b> art. 13mf ust. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, 1768, 1783 i 2185)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanego rozporządzenia jest dostosowanie przepisów do regulacji ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), która wprowadziła zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zgodnie z art. 13mf ust. 10 ustawy o drogach publicznych minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (zawiadomienie KPK), mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy 2019/520 *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii* (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1). Wymóg określenia wzoru zawiadomienia KPK został wprowadzony przez ww. nowelizację ustawy o drogach publicznych, w związku z czym powstała konieczność wydania odpowiedniego aktu wykonawczego.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

Projektowane rozporządzenie przewiduje określenie wzoru zawiadomienia KPK.

Wzór zawiadomienia wynika z treści załącznika II dyrektywy 2019/520 i uwzględnia specyfikę przepisów oraz organu właściwego w sprawach kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

Oczekiwany efekt będzie dostosowanie stanu prawnego do przepisów ustawy o drogach publicznych, a więc realizacja upoważnienia ustawowego z art. 13mf ust. 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych poprzez wydanie przez ministra właściwego dla spraw transportu odpowiedniego rozporządzenia.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków, gdyż konieczne jest wydanie rozporządzenia i wypełnienie delegacji ustawowej wynikającej z art. 13mf ust. 10 ustawy o drogach publicznych.

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

Dyrektywa 2019/520 wymaga od państw członkowskich UE określenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej na podstawie wzoru zawartego w załączniku do dyrektywy, a więc rozwiązania przyjęte we wszystkich krajach członkowskich UE powinny być tożsame.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	-	Konieczność stosowania wzoru zawiadomienia i doręczenia go właścicielowi, posiadaczowi pojazdu, który nie uiściła opłaty

			elektronicznej, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji.
Korzystający z dróg publicznych, którzy nie uiścili opłaty elektronicznej ustaleniu przez GITD w wyniku transgranicznej wymiany informacji	nieokreślona	-	Odbiorcy zawiadomienia

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministra Infrastruktury oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny”.

Projekt zostanie skierowany w ramach konsultacji do organizacji zrzeszających przewoźników z terminem 10 dni na zgłaszanie uwag.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2020 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł,	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-

ceny stałe z 2020 r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne i osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
X nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> X nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> X nie dotyczy				
Komentarz:								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.								
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary.						
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>								
Przepisy projektowanego rozporządzenia będą miały zastosowanie do zawiadomień o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej po wejściu w życie rozporządzenia.								
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>								
Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia jego ewaluacja jest niezasadna.								
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>								
Brak.								

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA FINANSÓW<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie określenia wzoru wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie  
obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 37gea ust. 8 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER FINANSÓW**

---

<sup>1)</sup> Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej –finanse publiczne na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 939).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2019/520 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Finansów  
z dnia  
(poz. )



Rzeczpospolita Polska  
**KRAJOWA ADMINISTRACJA  
SKARBOWA**

... [sygnatura sprawy]

... [Miejscowość i data]

...

...

[Nazwa, adres i numer telefonu nadawcy]

...

...

[Imię i nazwisko/nazwa i adres adresata]

### **WEZWANIE**

dotyczące wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia  
opłaty za przejazd autostradą

W dniu ...[data] miało miejsce nieuiszczenie opłaty za przejazd autostradą .....  
z udziałem pojazdu o numerze rejestracyjnym ... marka ... model... które zostało  
wykryte przez ... [nazwa właściwego organu].

Jest Pan/Pani zarejestrowany(-a) jako właściciel/posiadacz/użytkownik wyżej  
wymienionego pojazdu.

Opłata dodatkowa za nieuiszczenie opłaty za przejazd autostradą wynosi ...  
EUR/PLN.

Termin płatności: ...

Niniejsze wezwanie podlega procedurom zgodnym z prawem krajowym  
Rzeczypospolitej Polskiej.

### **Szczegółowe informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty drogowej:**

1) Dane dotyczące pojazdu, podczas kierowania którym nie uiszczono opłaty za przejazd autostradą w Polsce:

Numer rejestracyjny pojazdu: ...

Państwo członkowskie rejestracji: ...

2) Informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą.....:

Miejsce, dzień i czas nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą.....:

...

Charakter i kwalifikacja prawna nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą w .....

...

Szczegółowy opis nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą.....:

...

Odniesienie do odpowiednich przepisów prawnych:

...

Opis lub odniesienie do dowodów potwierdzających nieuiszczenie opłaty drogowej:

...

3) Dane dotyczące urządzenia użytego do wykrycia nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą w Polsce (jeżeli dotyczy):

Specyfikacja urządzenia:

...

Numer identyfikacyjny urządzenia:

...

Data ważności ostatniej legalizacji:

...

### **INFORMACJE**

W terminie 14 dni od dnia doręczenia wezwania, można wnieść sprzeciw do ..... [nazwa organu] w formie pisemnej (osobiście lub za pośrednictwem poczty) albo w formie dokumentu elektronicznego (do elektronicznej skrzynki podawczej ..... [nazwa organu] na platformie ePUAP). Sprzeciw musi być wniesiony w języku polskim. Wniesienie sprzeciwu nie zwalnia z obowiązku zapłacenia opłaty dodatkowej.

Sprzeciw powinien zawierać:

- imię i nazwisko albo nazwę nadawcy oraz jego adres;
- numer PESEL albo NIP nadawcy, o ile został nadany;
- uzasadnienie wniesienia sprzeciwu;
- numer rachunku bankowego albo rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, na który zwrócona będzie wpłacona opłata dodatkowa, w przypadku uwzględnienia sprzeciwu.

Opłatę dodatkową należy wnieść na rachunek bankowy nr ....., w terminie 14 dni od dnia doręczenia Wezwania.

Jako tytuł przelewu/identyfikator proszę wpisać: .....

Dla przelewu z zagranicy proszę podać SWIFT(BIC): ..... oraz IBAN: PL.

Jeżeli należna opłata dodatkowa zostanie uiszczona w ciągu 7 dni od daty doręczenia Wezwania, wpłatę należy pomniejszyć o 100 zł.

Opłata dodatkowa wraz z odsetkami podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie postępowania egzekucyjnego, zgodnie z prawem krajowym Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli należna opłata dodatkowa nie zostanie uiszczona w terminie określonym w Wezwaniu, Wezwanie będzie podstawą do wydania tytułu wykonawczego.

W przypadku, gdy podczas kolejnego przejazdu po drogach krajowych w Polsce, stwierdzone zostanie naruszenie prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, będzie to skutkowało pobraniem kaucji w wysokości odpowiadającej niewniesionym opłatom dodatkowym.

Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania;
- 2) bezgotówkowej:
  - a) za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi podmiot wnoszący kaucję, lub
  - b) przelewem na wyodrębniony rachunek bankowy organu Krajowej Administracji Skarbowej, przy czym koszty przelewu ponosi podmiot wnoszący kaucję.

Jeżeli kaucja nie zostanie wniesiona, pojazd, który będzie przedmiotem kontroli zostanie odholowany na najbliższy parking strzeżony.

Zwrot pojazdu z parkingu następuje po wniesieniu kaucji.

Jeżeli opłata dodatkowa nie zostanie wniesiona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie uwzględnienia sprzeciwu, o którym mowa powyżej, stała się ostateczna, pojazd zostanie poddany postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji należności pieniężnych z ruchomości zgodnie z prawem Polskim.

## **Klauzula dotycząca ochrony danych osobowych**

[Jeżeli zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2016/679:

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 ma Pan/Pani prawo zażądania dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania lub usunięcia, ograniczenia ich przetwarzania lub wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych. Ma Pan/Pani również prawo wniesienia skargi do [nazwa i adres właściwego organu nadzorczego].

[Jeżeli zastosowanie ma dyrektywa (UE) 2016/680:

Zgodnie z [określenie prawa krajowego wykonującego dyrektywę (UE) 2016/680] ma Pan/Pani prawo zażądania od administratora dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia oraz ograniczenia ich przetwarzania. Ma Pan/Pani również prawo do wniesienia skargi do [nazwa i adres właściwego organu nadzorczego].



## UZASADNIENIE

Celem projektowanego rozporządzenia jest dostosowanie stanu prawnego do przepisów ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), która wprowadziła zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 2022 r. poz. 2483 i 2707), zwanej dalej „ustawą”

Zgodnie z art. 37gea ust. 9 ustawy minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą o, zwany dalej „wezwaniami KPK”, wystawiony na podstawie danych ustalonych na podstawie transgranicznej wymiany informacji mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).

Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, co pozwoli właściwym podmiotom i organom zapoznać się ze wzorem.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych, o których mowa w § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Przedmiotowy projekt, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie określenia wzoru wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Finansów</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 2023-01-31</p> <p><b>Źródło</b> Upoważnienie ustawowe – art. 37gea ust. 8 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 2022 r. poz. 2483 i 2707)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Finansów</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 37gea ust. 8 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zwanej dalej „ustawą”.

Zgodnie z art. 37gea ust. 8 ustawy, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia ..... 2023 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ) minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, zwanego dalej „KPK”, wystawione na podstawie danych ustalonych na podstawie transgranicznej wymiany informacji mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).

Wymóg określenia wzoru wezwania KPK został wprowadzony przez ww. nowelizację ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w związku z czym powstała konieczność wydania odpowiedniego aktu wykonawczego.

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

Nie jest możliwe osiągnięcie celu projektowanego rozporządzenia za pomocą innych środków niż projektowane rozporządzenie. Projektowane rozporządzenie przewiduje określenie wzoru wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej, o której mowa w art. 37ge ust. 1 ustawy.

Wzór zawiadomienia wynika z treści załącznika II dyrektywy 2019/520 i uwzględnia specyfikę przepisów oraz organu właściwego w sprawach opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą.

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

Dyrektywa 2019/520 wymaga od państw członkowskich UE określenia wzoru wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą na podstawie wzoru zawartego w załączniku do dyrektywy, a więc rozwiązania przyjęte we wszystkich krajach członkowskich UE powinny być tożsame.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Szef KAS	1	-	Konieczność stosowania wzoru wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą i doręczenia go podmiotowi, który nie uiszczył opłaty za przejazd autostradą, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji.
Korzystający z autostrad, którzy nie uiszcili opłaty za	nieokreślona	-	Odbiorcy wezwania KPK

przejazd autostradą, ustaleni w wyniku transgranicznej wymiany informacji			
--	--	--	--

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt zostanie opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy proces legislacyjny” z dniem przekazania do uzgodnień międzyresortowych.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowane przepisy nie pociągają za sobą obciążeń budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Rozporządzenie wejdzie w życie z po 14 dniach od dnia jego ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników tej ewaluacji.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Nie dotyczy.		



# Minister do Spraw Unii Europejskiej

---

DPUE.920.2525.2021.MH(22)  
Warszawa, 31 stycznia 2023 r.  
Dot.: RM-0610-4-23 z 25.01.2023 r.

**Pan Łukasz Schreiber**  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**  
**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra do Spraw Unii Europejskiej

**Karolina Rudzińska**  
Podsekretarz Stanu  
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów  
*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury