Uzasadnienie

Celem projektowanych przepisów jest wprowadzenie nowoczesnego i efektywnego poboru opłaty za przejazd autostradą w sposób nieograniczający przepustowości ruchu przez likwidację szlabanów, zapewniając tym samym niezakłócony, płynny przejazd bez konieczności zatrzymania na Miejscu Poboru Opłat (MPO). Dzięki rozwojowi technologii możliwa jest zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą, która odpowie na potrzeby obywateli, korzystania z infrastruktury drogowej bez oczekiwania w kolejkach wynikających wyłącznie ze stosowania barier w pasie drogi w postaci szlabanów. Przepisy wprowadzają również możliwość zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych, na wniosek koncesjonariusza, czyli w sposób nienaruszający zobowiązań Skarbu Państwa. Wdrożenie nowego systemu poboru opłaty za przejazd autostradą spowoduje rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, powodując oszczędność nakładów m.in. na modernizację systemu manualnego poboru opłat, a także zmniejszenie nakładów na utrzymanie autostrad płatnych przez minimalizację kosztów utrzymania miejsc poboru opłat (MPO) i wyeliminowanie kosztów rozbudowy, utrzymania i modernizacji Manualnego Systemu Poboru Opłat (MSPO). Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie wymaga kosztownego dostosowania infrastruktury drogowej, co również przyczyni się do oszczędności środków publicznych wydatkowanych na jej budowę. Projektowane przepisy stanowią podstawę wykorzystania do poboru opłaty za przejazd autostradą wdrażanego przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (Szefa KAS) Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS (SPOE KAS). Wykorzystanie jednego systemu teleinformatycznego do poboru opłat drogowych, spójnego z systemem e-usług Ministerstwa Finansów, ułatwi obywatelom wykonywanie obowiązków związanych z uiszczaniem opłat za przejazd autostradą i opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd po drogach publicznych. Wykorzystanie SPOE KAS jest racjonalne, biorąc pod uwagę nakłady poniesione na jego budowę.

Intencją projektu nie jest zmiana sieci dróg objętych opłatami drogowymi, tj. opłatą elektroniczną i opłatą za przejazd autostradą, a wyłącznie zmiana sposobu poboru opłaty na autostradach, które w chwili obecnej objęte są poborem z wykorzystaniem bramek i szlabanów. W zawiązku z tym do projektu wprowadzono nową delegację ustawową do określenia, w drodze rozporządzenia, przez Radę Ministrów odcinków, na których Szef KAS pobiera opłatę za przejazd.

**Ogólne informacje o płatnych odcinkach autostrad w Polsce**

Obecnie Szef KAS pobiera opłatę za przejazd autostradą na dwóch odcinkach autostrad płatnych wyposażonych w MPO:

* A2 Konin – Stryków (99 km),
* A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica (162,4 km)

− co stanowi łącznie 261,4 km autostrad zarządzanych przez GDDKiA, objętych poborem opłaty za przejazd autostradą, realizowanym przez Szefa KAS.

Opłata za przejazd autostradą jest również pobierana na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268), zwanej dalej „ustawą o autostradach płatnych”, na odcinkach autostrad zarządzanych przez koncesjonariuszy:

* Autostrada A1, odcinek Rusocin – Nowe Marzy oraz Nowe Marzy – Czerniewice,
* Autostrada A2, odcinek Konin – Nowy Tomyśl,
* Autostrada A2, odcinek Nowy Tomyśl – Świecko,
* Autostrada A4, odcinek Kraków – Katowice.

**Odcinki autostrad zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych
i Autostrad – odcinek autostrady A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica**

Odcinek autostrady A2 Konin – Stryków został objęty poborem opłat od dnia 1 lipca 2011 r., natomiast odcinek autostrady A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica od dnia 1 czerwca 2012 r.

Opłata za przejazd autostradą jest pobierana na podstawie ustawy o autostradach płatnych i dotyczy tzw. pojazdów lekkich, czyli samochodów osobowych o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i motocykli.

Obecny system poboru opłat zakłada, że opłata za przejazd autostradą dla pojazdów lekkich (w tym zespołów pojazdów) może być uiszczona w MSPO gotówką, kartą płatniczą, kartą flotową lub w sposób elektroniczny z wykorzystaniem dedykowanego dla pojazdów lekkich urządzenia pokładowego viaAUTO lub dedykowanego dla pojazdów ciężkich urządzenia pokładowego viaBOX (w trybie „pojazd lekki bez przyczepy”).

Nowy system poboru opłaty za przejazd autostradą realizowany przez Szefa KAS, jako podmiotu pobierającego opłatę za przejazd autostradą, przewiduje zastosowanie
w poborze tej opłaty technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych. Wykorzystanie w SPOE KAS technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych spowoduje także, że opłata za przejazd autostradą będzie naliczana za przejazd każdego kilometra autostrady płatnej, długość trasy będzie określona na podstawie danych geolokalizacyjnych, po przejechaniu sekcji płatnych, czyli za odcinek od wjazdu do wyjazd pojazdu z autostrady.

Przepisy projektowanej ustawy dostosowane są do planowanej zmiany systemu oraz technologii wykorzystywanej do poboru opłaty za przejazd. Wdrożenie nowej technologii w realizacji poboru opłat za przejazd powoduje odejście od stosowanego obecnie manualnego poboru opłaty za przejazd z uwagi na wykorzystywanie przestarzałych już obecnie urządzeń, technologii i elementów manualnego systemu poboru opłat oraz rosnące koszty utrzymania manualnego systemu. Obecna, prawie 10-letnia infrastruktura oraz sprzęt przy zachowaniu dotychczasowego systemu poboru opłat wymagałyby w najbliższym czasie znacznych nakładów finansowych związanych z remontami oraz modernizacją. Odejście od dotychczasowego manualnego systemu poboru opłat na rzecz poboru opłaty za przejazd w systemie elektronicznym z wykorzystaniem technologii pozycjonowania satelitarnego pozwoli także elastycznie obejmować opłatą za przejazd nowe odcinki autostrad, bez konieczności budowy i utrzymania kosztowej infrastruktury służącej do poboru opłaty za przejazd autostradą, co może być wykorzystane jako narzędzie realizacji celów polityki transportowej państwa.

Obecnie obsługa MSPO na odcinku autostrady A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica jest realizowana przez wykonawców, z którymi Skarb Państwa zawarł umowy, których przedmiotem jest m.in. świadczenie Usługi Manualnego Poboru Opłaty za Przejazd oraz Usługi Utrzymania MSPO na odcinku autostrady A2 Konin – Stryków oraz świadczenie Usługi Manualnego Poboru Opłaty za Przejazd oraz Usługi Utrzymania MSPO na odcinku autostrady A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica.

Świadczenie usług poboru opłaty oraz utrzymania MSPO będzie realizowane na podstawie przedmiotowych umów do dnia 30 listopada 2021 r. Po tym terminie dalsza realizacja usług poboru opłaty za przejazd, tak jak to zostało już przytoczone powyżej, wymagałaby wymiany, modernizacji komponentów MSPO, np. podsystemów, oprogramowania, urządzeń, elementów zaplecza technicznego systemu (back office), elementów infrastruktury lub innych elementów, w tym modernizacji budynków składających się na całość MSPO. Ponadto pozostawienie dotychczasowego modelu systemu poboru opłat za przejazd będzie generowało wyższe koszty utrzymania wszystkich tych elementów, które składają się na MSPO.

Planowana zmiana systemu poboru opłaty za przejazd, zakładająca płynny przejazd, bez barier w postaci szlabanów i konieczności zatrzymania pojazdu, powodujących zatory w miejscach poboru opłat, wyeliminuje także zasadność istnienia regulacji w zakresie podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, które to działania zmierzały do podejmowania przez poborcę opłaty za przejazd autostradą decyzji o odstąpieniu od poboru opłat. Tym samym, zapewnienie płynnego przejazdu przez MPO zminimalizuje liczbę przypadków wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, co z kolei przełoży się na zmniejszenie utraty przychodu z poboru opłat w sytuacji konieczności odstąpienia od poboru, jakie mają miejsce w ramach manualnego systemu poboru opłat.

**Odcinki autostrad koncesyjnych**

W 1993 r. rząd polski opracował Program Budowy Autostrad zakładający budowę autostrad z wykorzystaniem kapitału prywatnego. Obecnie obowiązują umowy
z czterema koncesjonariuszami, tj.:

* Stalexport Autostrada Małopolska S.A. na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady płatnej oraz eksploatację autostrady na tym odcinku,
* Autostrada Wielkopolska S.A. na budowę i eksploatację autostrady płatnej A2 na odcinkach Konin – Nowy Tomyśl i Świecko – Nowy Tomyśl (z koncesji tej wyłączono do osobnej umowy odcinek Świecko – Nowy Tomyśl),
* Autostrada Wielkopolska II S.A. na budowę i eksploatację odcinka II autostrady płatnej A2 Świecko – Nowy Tomyśl,
* Gdańsk Transport Company S.A. na budowę i eksploatację autostrady A1 Gdańsk – Toruń.

Zgodnie z art. 37a ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy o autostradach płatnych, koncesjonariusze są uprawnieni do pobierania opłaty za przejazd autostradą. Szczegółowe zasady rozliczeń finansowych oraz sposobu postępowania z pobraną opłatą określone są w umowach zawartych z koncesjonariuszami. Przewidziane są dwa modele rozliczeń: w pierwszym wynagrodzenie za udostępnienie autostrady koncesjonariusz otrzymuje z budżetu państwa, a pobrane środki z opłaty za przejazd autostradą odprowadza do Krajowego Funduszu Drogowego; w drugim modelu środki pobrane z tytułu opłaty za przejazd koncesjonariusz zatrzymuje dla siebie.

Pobór opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych odbywa się w sposób manualny w punktach poboru opłat. Taki sposób poboru powoduje, że w okresach zwiększonego natężenia ruchu przed punktami poboru opłat tworzą się wielokilometrowe kolejki. Z tego względu m.in. w art. 37a ust. 4a ustawy o autostradach płatnych wprowadzono obowiązek podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym w szczególności w przypadku zwiększenia natężenia ruchu drogowego. W celu realizacji nałożonego obowiązku podmioty pobierające opłatę za przejazd autostradą są uprawnione do odstąpienia od jej poboru. W przypadku odcinków koncesyjnych odstąpienie od poboru powoduje konieczność zrekompensowania koncesjonariuszowi utraconych wpływów.

W rekordowym 2015 r. koszt Skarbu Państwa z tego tytułu wyniósł ponad 33 mln zł.

**Opis projektowanych zmian**

Projekt ustawy przewiduje likwidację manualnego poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS, wprowadzając dwie nowe możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą:

1. zakup elektronicznego biletu autostradowego, który każdorazowo będzie obwiązywał w określonym czasie i na wcześniej określonym, przez użytkownika autostrady, odcinku autostrady płatnej;
2. na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do SPOE KAS i pobranie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku pojazdów objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej (tzw. pojazdów ciężkich), z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).

Odejście od manualnego systemu poboru opłat, opartego na funkcjonowaniu infrastruktury wraz ze szlabanami, który pełni rolę fizycznej bariery stanowiącej zabezpieczenie skutecznego uiszczenia opłaty, spowodowało konieczność wprowadzenia obowiązku jej uiszczenia w powszechnie obowiązujących przepisach prawa oraz sankcji za jego niedokonanie. Przepisy wprowadzają również zasady wykonywania kontroli przez organy administracji w celu zapewnienia stosowania przepisów dotyczących obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd. Projektowane zmiany prawne mają umożliwić pobór opłaty za przejazd w sposób powodujący zachowanie przychodów z tytułu opłaty za przejazd autostradą na co najmniej dotychczasowym poziomie. System kontroli poboru opłat będzie zintegrowany z systemami resortu finansów, co zapewni skuteczne egzekwowanie nałożonych kar oraz wykrywanie przez służby kontrolne w terenie pojazdów użytkowników z nieuiszczonymi opłatami lub nieuregulowanymi karami. W przypadku obecnych odcinków autostrad płatnych A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica komponenty systemu kontroli SPOE KAS będą instalowane na istniejącej infrastrukturze MPO.

Najważniejsze zmiany wprowadzane projektowaną ustawą:

1. wprowadzenie obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd autostradą i sankcji za jego niedopełnienie w wysokości zniechęcającej do uchylania się od obowiązku uiszczenia opłaty;
2. stworzenie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą przez zakup elektronicznego biletu autostradowego, który będzie ważny czasowo na określonym przez użytkownika w chwili zakupu odcinku autostrady;
3. stworzenie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd w sposób elektroniczny przez przekazanie danych geolokalizacyjnych do SPOE KAS i rozliczenie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce dla pojazdów ciężkich;
4. wskazanie Szefa KAS jako organu kontrolującego prawidłowość uiszczenia opłaty za przejazd autostradą;
5. określenie zasad kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą od użytkowników pojazdów lekkich oraz nadanie organowi kontrolującemu uprawnień do realizacji kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą, w tym w trybie kontroli realizowanej na drodze;
6. wdrożenie rozwiązań prawnych, organizacyjnych i technologicznych do prowadzenia kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą,
w tym kontroli mobilnej, w szczególności względem użytkowników pojazdów zagranicznych;
7. wykorzystanie nowoczesnego systemu teleinformatycznego do budowy jednolitego systemu poboru opłat autostradowych z możliwością uwzględnienia poboru opłat na odcinkach koncesyjnych.
8. **Zmiany w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym**

**Art. 1 ust. 1**

Ze względu na wprowadzenie przepisów nakładających obowiązki w zakresie wnoszenia opłaty za przejazd i odpowiedzialności za ich naruszenia konieczne jest zaproponowanie nowego brzemienia ust. 1 określającego zakres regulowany przepisami zmienianej ustawy o autostradach płatnych.

**Zmiany w zakresie odcinków koncesyjnych (art. 37a ust. 1–1y, 4a i 4b)**

W związku ze zmianą sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS konieczna jest zmiana w zakresie prawnego obowiązku dostosowania autostrady do poboru opłaty za przejazd. Nowy sposób poboru opłat za przejazd autostradą dokonywany przez Szefa KAS ze względu na rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, nie będzie wymagał zmian w infrastrukturze drogowej, w szczególności budowy placów na potrzeby miejsc poboru opłat, zatem norma nakazująca dostosowanie drogi nie mogłaby być zastosowana. Brak konieczności dostosowania konstrukcji drogi do poboru opłaty za przejazd autostradą, w przypadku decyzji o rozszerzeniu sieci autostrad objętych poborem tej opłaty, przyczyni się do istotnych oszczędności. Nowe brzmienie przepisu art. 37a ust. 1 utrzymuje obowiązek dostosowania autostrady w zakresie, w jakim będę stosowane inne metody poboru opłaty za przejazd autostradą, niż te stosowane przez Szefa KAS wymagające budowy szlabanów czy bramek. Przepis ten będzie stosowany do odcinków eksploatowanych przez koncesjonariuszy.

Biorąc pod uwagę, że celem projektu jest zapewnienie dogodnego dla obywateli sposobu poboru opłaty za przejazd, zasadne jest wprowadzenie możliwości zamiany sposobu poboru również na odcinkach koncesyjnych. Sytuacja wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłaty na wszystkich autostradach w Polsce, nieograniczającego przepustowości, będzie korzystna dla obywateli. Należy zauważyć, że to właśnie na odcinkach koncesyjnych wstępują najbardziej uciążliwe kroki, np. na autostradzie A1, szczególnie uczęszczanej w okresie wakacji. SPOE KAS działa na podstawie przepisów ustawowych, które stanowią podstawę przetwarzania danych osobowych obywateli i korzystania z rejestrów publicznych, np. Centralnej Ewidencji Pojazdów czy Centralnego Rejestru Podmiotów – Krajowej Ewidencji Podatników. Dodatkowo nowy sposób poboru jest możliwy do stosowania wyłącznie przez organy administracji, m.in. ze względu na stosowanie sankcji wykroczeniowych czy administracyjnych, oraz ze względu na konieczność wykonywania czynności kontrolnych przez funkcjonariuszy posiadających szczególne uprawnienia, np. w zakresie zatrzymania poruszającego się pojazdu. Z tych powodów nie jest możliwe inne rozwiązanie polegające na udostępnieniu SPOE KAS podmiotom prywatnym, z którymi zawarte są umowy na eksploatację autostrady lub jej odcinka. W związku z tym wprowadza się podstawę prawną dla Szefa KAS do poboru opłaty za przejazd autostradą również na odcinkach koncesyjnych.

Odnotowania również wymaga, że „zintensyfikowanie prac mających na celu umożliwienie interoperacyjności systemów poboru opłat, funkcjonujących na autostradach zarządzanych przez GDDKiA oraz koncesjonariuszy” było jednym z zaleceń Najwyższej Izby Kontroli wynikającym z kontroli *Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych* (numer kontroli: P/12/080) przeprowadzonej w latach 2012 i 2013. Projektowane przepisy tworzą ramy prawne umożliwiające realizację tego zalecenia kontrolnego w ramach wdrożenia nowego systemu poboru opłat drogowych.

Mając na uwadze, że projektowane przepisy dotyczą już istniejących umów na eksploatację autostrady lub jej odcinka, ich zmiana, w zakresie rezygnacji z samodzielnego poboru opłaty za przejazd autostradą, będzie mogła nastąpić wyłącznie z inicjatywy samych koncesjonariuszy. W projektowanych przepisach *expressis verbis* określa się, że na każdym etapie koncesjonariusz może cofnąć złożony wniosek. Z tego względu projektowane przepisy nie naruszają zobowiązań Skarbu Państwa wynikających z zawartych umów, bowiem nie będą one zmieniane w sposób władczy, na podstawie przepisów prawa, a wyłącznie w sposób konsensualny na podstawie aneksu do umowy. Uwzględniono zgłoszone uwagi w toku konsultacji społecznych oraz uzgodnień międzyresortowych i wprost wskazano, że na tych odcinkach Szef KAS będzie pobierał opłatę w wysokości wynikającej z umów koncesyjnych, o ile koncesjonariuszowi przysługuje uprawnienie do ich ustalania. W celu zapewnienia zgodności projektu z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz. Urz. UE L 94 z 28.03.2014, str. 1, z późn. zm.) – w szczególności w zakresie dopuszczalnego zakresu modyfikacji umów koncesji w okresie ich obowiązywania – niezbędne jest jednoznaczne wskazanie w art. 37a ust. 1b, że projektowane przepisy przewidujące możliwość zmiany umowy koncesyjnej, nie wyłączają stosowania ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2021 r. poz. 541), która transponuje przepisy wspomnianej dyrektywy. Do sytuacji związanej ze zmianą umów na podstawie projektowanych przepisów w szczególności będzie mógł znaleźć zastosowanie art. 46 ust. 1 pkt 6 tej ustawy określający możliwość zmiany umowy, w przypadku gdy wartość zmiany jest mniejsza niż kwoty wskazane w tym przepisie. Celem umożliwienia zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą nie jest zmiana warunków finansowych umów. Jeżeli z zawartej umowy wynika, że opłaty za przejazd autostradą pobrane przez spółkę stanowią jej przychód, w zmianie tej umowy dotyczącej przejęcia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą, strony umowy określają sposób wypłaty spółce środków z Funduszu, przy czym wypłata ta nie może przekroczyć kwoty opłaty za przejazd autostradą należnej od liczby faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą, a kwota pobranych środków przez Szef KAS zostanie przelana na rachunek Funduszu. W takim przypadku koncesjonariuszowi nie zostanie przyznane dodatkowe wynagrodzenie, a wyłącznie wypłacone środki, które w obecnie obowiązującej umowie koncesyjnej stanowią jego przychód z konkretnego źródła, jakim jest opłata za przejazd na danym odcinku autostrady, zależna od liczby pojazdów – natężenia ruchu. Projektowane przepisy zawierają mechanizm gwarantujący, że koncesjonariuszowi nie zostaną przelane dodatkowe, nienależne środki przez wskazanie w przepisach ustawowych, że kwota ta nie może przekroczyć opłaty za przejazd autostradą należnej od liczby faktycznie dokonanych przejazdów tą autostradą.

Projektowane przepisy określają procedurę wystąpienia z wnioskiem o przejęcie poboru opłaty za przejazd przez podmioty uprawnione do jej pobierania zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, tj. przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia oraz spółkę, z którą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia zawarli umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. W przepisach przejściowych określono, że przepisy te znajdą zastosowanie również do już obowiązujących umów koncesyjnych zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Złożenie wniosku do ministra właściwego do spraw transportu lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad poprzedza jego uzgodnienie z Szefem KAS, przy czym nawet uzgodnienie tego wniosku nie jest równoznaczne z obowiązkiem zmiany dotychczas łączącej strony umowy regulującej m.in. pobór opłat za przejazd. Nie rodzi to również roszczenia po stronie zainteresowanych spółek o zmianę warunków umowy i przejęcia poboru opłat przez państwo. Uzgodnienie wniosku służy natomiast wstępnemu ustaleniu warunków technicznych i ekonomicznych mających znaczenie dla zmiany umowy w zakresie określonym w dodawanych ustawą nowelizującą przepisach. Z uwagi na to, że w pobór opłat na odcinku autostrady zarządzanym przez spółkę byłby włączony Szef KAS, niezbędny jest jego udział w procedurze zmierzającej do zmiany umowy. We wniosku koncesjonariusz proponuje sposób udostępnienia gruntów oraz sposób i termin informowania o zmianie wysokości stawek, jeżeli koncesjonariusz posiada uprawienie do kształtowania ich wysokości. Są to kluczowe czynniki, które Szef KAS musi uwzględnić, opiniując wniosek i oceniając możliwość efektywnego poboru opłaty za przejazd na danym odcinku. Załączenie do wniosku umowy koncesyjnej również będzie służyło kompleksowej ocenie wniosku, w szczególności pod kątem przesłanki interesu publicznego.

Projektowane przepisy określają przesłanki odmowy uzgodnienia wniosku. Szef KAS odmówi uzgodnienia, w przypadku gdy pobór opłaty przez podmiot publiczny na danym odcinku nie leży w interesie publicznym. Przesłanka interesu publicznego jest znaną systemowi prawnemu klauzulą generalną. Oznacza ona potrzebę uwzględnienia w toku uzgadniania wniosku dobra ogółu, w tym interesu użytkowników dróg i zmianę ich sytuacji wynikającą z przejęcia poboru opłat przez państwo, a nie tylko interesu ekonomicznego stron umowy. Szef KAS dokonuje poboru opłaty za przejazd, z wykorzystaniem władczych form działania państwa, dlatego konieczne jest, aby to działanie było wykonywane w interesie publicznym.

Szef KAS uzgodni wniosek koncesjonariusza albo odmówi jego uzgodnienia w terminie 6 miesięcy od dnia złożenia wniosku. Termin uzgodnienia wniosku zostanie wydłużony o okresy przekazywania przez koncesjonariusza na prośbę Szefa KAS dodatkowych informacji. Z uwagi na fakt, że zmiana sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych ma odbywać się wyłącznie w sposób konsensualny na podstawie aneksu do umowy, do procedury uzgadniania przez Szefa KAS wniosku oraz odmowy jego uzgodnienia nie będą miały zastosowania przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. − Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.).

W celu umożliwienia przeprowadzenia negocjacji z koncesjonariuszem, w szczególności zapewnienia precyzyjnych i rzetelnych informacji stronie publicznej, ustawa wprowadza mechanizm ustalania prognozowanego kosztu poboru. Jego oszacowanie i przekazanie do podmiotów negocjujących zmianę umowy ma służyć zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa. Fakt ponoszenia wydatków związanych z poborem opłaty za przejazd przez Szefa KAS musi zostać uwzględniony i obciążać koncesjonariusza w celu uniknięcia sytuacji przerzucenia kosztów na stronę publiczną, z korzyścią dla koncesjonariusza. Co do zasady informacje o wydatkach publicznych czy analizy ich dotyczące stanowią informację publiczną, jednak w tym przypadku w celu ochrony interesów ekonomicznych Rzeczypospolitej Polskiej konieczne jest ograniczenie możliwości udostępnienia tej informacji przed zakończeniem negocjacji i zmiany umowy. W przypadku gdyby koszt poboru przez Szefa KAS był niższy niż dotychczasowy koszt poboru na odcinku koncesyjnym, minister właściwy do spraw transportu albo Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie mógł uwzględnić ten fakt przy negocjowaniu warunków umowy.

W przepisach wprowadzono wytyczne dla Szef KAS odnośnie sposobu oszacowania prognozowanego kosztu poboru. Przede wszystkim wskazano, że uwzględnione muszą być wydatki niezależnie od źródła finansowania, tj. zarówno ze środków budżetu państwa, jak i Krajowego Funduszu Drogowego na budowę, wdrożenie i utrzymanie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Ze względu na okoliczność, że wydatki na budowę i wdrożenie mogą mieć charakter jednorazowy, zasadne jest uwzględnienie amortyzacji oraz faktu, że może nie być możliwe ich przypisanie do konkretnego odcinka drogi; z tego względu należy je uwzględnić proporcjonalnie, np. zakup serwerów. Biorąc pod uwagę, że w chwili tworzenia przepisów trwa jeszcze budowa i wdrożenie SPOE KAS, nie jest możliwe wprowadzenie w przepisach ustawy zamkniętego katalogu kosztów. Przyjęty okres jest adekwatny i umożliwia rzetelne oszacowanie przyszłych wydatków.

Ze względu na stopień skomplikowania, problemy prawne oraz możliwość sporów sądowych i arbitrażowych wprowadza się obowiązek uzyskania opinii Prokuratorii Generalnej Skarbu Państwa niezależnie od wartości przedmiotu umowy. Wprowadza się również obowiązek uzgodnienia postanowień aneksu, przed jego podpisaniem z Szefem KAS oraz z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Konsekwencją zmiany sposobu poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS jest konieczność modyfikacji przepisów dotyczących możliwości odstąpienia od poboru opłaty za przejazd autostradą, w przypadku gdy jej pobór ze względu na zwiększenie natężenia ruchu drogowego powodowałby zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. Od 1 grudnia 2021 r. przepisy zawarte w ust. 4a powinny mieć zastosowanie wyłącznie do koncesjonariuszy stosujących nadal manualny sposób poboru, gdyż stosowany przez Szefa KAS sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie będzie powodował zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Art. 37a ust. 7–35**

W ramach projektowanych zmian, obowiązkiem wniesienia opłaty za przejazd autostradą, pobieranej przez Szefa KAS zostali obciążeni właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu, określani łącznie jako wnoszący opłatę. Przepis ten jest konsekwencją obowiązujących regulacji i definicji legalnych zawartych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. − Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 i 463) i spójnych z centralną ewidencją pojazdów. Precyzyjne określenie jest niezbędne w celu zapewnienia skutecznej egzekucji, gdyż odpowiedzialność za przejazd autostradą bez wniesionej opłaty będzie spoczywała na właścicielu, posiadaczu lub użytkowniku pojazdu i to ten podmiot będzie podlegał sankcji, przy czym opłatę za przejazd autostradą może wnieść każdy, kto zamierza przejechać autostradą lub jej odcinkiem.

W projektowanych przepisach wprowadza się dwie możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą: przez wydanie elektronicznego biletu autostradowego lub przez przekazanie danych geolokalizacyjnych do SPOE KAS z wykorzystaniem przeznaczonych do tego urządzeń i systemów.

Bilet autostradowy będzie ważny przez 48 godzin i będzie biletem jednorazowym – użytkownik uiści opłatę za konkretny przejazd określonego odcinka autostrady
w określonym czasie, nie zaś za nieograniczone korzystanie ze wskazanego odcinka autostrady w określonym czasie. Fakt przejazdu pojazdu będzie weryfikowany
w systemie kontroli SPOE KAS pod kątem uiszczenia opłaty za przejazd. Ze względu na fakt, że na autostradach pasy ruchu w przeciwnych kierunkach są oddzielone,
a obowiązuje zakaz zawracania oraz cofania, można przyjąć, że poza sytuacjami wyjątkowymi dwukrotne zarejestrowanie przejazdu pojazdu w tym samym kierunku
w pewnym odstępie czasu oznacza ponowny przejazd tym samym odcinkiem, do którego możliwe będzie przyporządkowanie kolejnego biletu lub przejazdu odnotowanego na podstawie danych geolokalizacyjnych. W czasie podróży autostradą, w przypadku zmiany planu podróży, będzie istniała możliwość zakupu dodatkowego biletu, np. w MOP, na stacji benzynowej, przez aplikację lub w innym dedykowanym do tego celu miejscu.

Projektowane przepisy zawierają zamknięty katalog informacji, które będą zawarte na bilecie autostradowym; są to:

1. numer rejestracyjny pojazdu;
2. kraj rejestracji pojazdu, jeżeli jest inny niż Polska;
3. kategoria pojazdu – w przypadku różnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą ze względu na tę kategorię;
4. wskazanie autostrady lub jej odcinka, za który została pobrana opłata;
5. liczba osi pojazdu – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na liczbę osi;
6. poziom emisji zanieczyszczeń – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem ze względu na ten poziom;
7. data i godzina początku okresu ważności tego biletu;
8. data i godzina końca okresu ważności tego biletu;
9. liczba kilometrów oraz kwota opłaty za przejazd autostradą lub jej odcinkiem;
10. unikalny numer.

Dane na bilecie autostradowym uzupełniane są na etapie dokonywania przez podmiot zobowiązany do uiszczenia opłaty za przejazd nabycia biletu autostradowego niezależnie od kanału dystrybucji. Data i godzina końca okresu ważności, liczba kilometrów i kwota opłaty oraz unikalny identyfikator to dane, które zostaną uzupełnione automatyczne przez SPOE KAS, w związku z tym nie są one objęte obowiązkiem ich podania przez wnoszącego opłatę, w przeciwieństwie do pozostałych danych niezbędnych do jego wydania. Dane dotyczące daty i godziny początku okresu ważności są determinujące ze względu na możliwość i dopuszczalność dokonania zwrotu biletu przez użytkownika autostrady, jeżeli nie zamierza skorzystać z przejazdu w terminie i na odcinku wskazanym na bilecie.

Projektowane przepisy przewidują, że uprawnionym do wydawania biletu będzie Szef KAS oraz wprowadzają możliwość dystrybucji biletów za pośrednictwem podmiotów zewnętrznych (przedsiębiorców), z którymi Szef KAS zawrze umowę na sprzedaż biletów. Przepis określa, że przedsiębiorca działa w tym zakresie w imieniu i na rzecz Szefa KAS. Technicznie, w ramach systemu SPOE KAS, zostanie wystawiony interfejs API umożliwiający zainteresowanym przedsiębiorcom sprzedaż biletów autostradowych. Przepis projektowanej ustawy dopuszczający możliwość zawarcia umowy bezpośrednio między ustawowym poborcą opłaty za przejazd – Szefem KAS a przedsiębiorcą pozwoli na zapewnienie szerokiej dostępności biletów dla użytkowników korzystających z przejazdu płatnym odcinkiem autostrad. Zastosowanie takiej konstrukcji w ocenie projektujących jest wyjściem naprzeciw tym oczekiwaniom, aby sprzedaż biletów odbywała się w możliwie największej i najbardziej różnorodnej (zapewniającej możliwość dostępu do biletów każdej grupie użytkowników zamierzających skorzystać z przejazdu płatnym odcinkiem) sieci dystrybucji.

Biorąc pod uwagę najlepsze praktyki rynkowe w zakresie świadczenia analogicznych usług z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, np. w zakresie wnoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, projektowane przepisy przewidują wyjątek od ogólnych zasad, że trasa przejazdu musi zostać wskazana na bilecie autostradowym w momencie jego wydania, a opłata wniesiona w momencie wydania biletu. Dzięki wykorzystaniu funkcjonalności związanych z pozycjonowaniem satelitarnym przedsiębiorcy będą mogli wydawać bilety w dogodniejszy sposób, np. taka aplikacja automatycznie wykrywa, że kierowca wjeżdża na autostradę płatną lub zjeżdża z autostrady płatnej, automatycznie dokonując opłaty za kierowcę i uwalniając go od dodatkowych czynności lub możliwe będzie wniesienie opłaty w systemie start/stop. Przepisy przewidują, że dane o trasie przejazdu zostaną uzupełnione dopiero po zakończeniu przejazdu, w momencie jego rozpoczęcia do SPOE KAS będzie przykazywana informacja o miejscu jego rozpoczęcia. Dzięki wystawieniu biletu i przekazaniu danych do SPOE KAS w momencie rozpoczęcia przejazdu możliwa będzie kontrola drogowa na ogólnych zasadach. Brak biletu będzie oznaczał sankcje w postaci mandatu karnego. Jeżeli dane nie zostaną uzupełnione w ustawowym terminie, przedsiębiorca będzie wnosił na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych kwotę w wysokości odpowiadającej opłacie za przejazd autostradą w wysokości należnej za przejazd całym odcinkiem autostrady płatnej od miejsca rozpoczęcia przejazdu do najdalszego końca odcinka płatnego.

Zakres danych przetwarzanych w takiej sytuacji w SPOE KAS przez Szefa KAS będzie bardzo zbliżony, jak w przypadku ogólnych zasad dotyczących biletów, różnica polega wyłącznie na tym, że informacja o trasie przejazdu odcinkiem płatnym i okresie ważności rozbita jest na dwie informacje przekazywane w różnych momentach. Informację o dacie i godzinie oraz miejscu rozpoczęcia przejazdu autostradą lub jej odcinkiem, przekazuje się w momencie wystawienia biletu, a potem uzupełnia się miejsce zakończenia (kompletuje informacje o trasie przejazd). Do wszystkich biletów autostradowych będą miały zastosowanie te same przepisy odnośnie obowiązku podania danych czy retencji danych. Projektowane przepisy nie tworzą podstawy do przetwarzania przez Szefa KAS dodatkowych danych, np. geolokalizacyjnych, pozyskanych z tych aplikacji. Przepisy wskazują wprost, że przetwarzanie danych geolokalizacyjnych przez przedsiębiorcę będzie wiązało się z zobowiązaniem uzyskania zgody osoby, której dane dotyczą.

Sprzedaż biletów za pośrednictwem przedsiębiorców będzie odbywać się w systemie prowizyjnym. Przepisy dotyczące prowizji, jaka będzie pobierana przez przedsiębiorcę są konsekwencją wykonywania czynności sprzedaży biletów autostradowych przez podmioty inne niż Szef KAS, z uwagi na konieczność zapewnienia szerokiej
i różnorodnej dostępności punktów sprzedaży. Wprowadzenie prowizyjnego sposobu wynagradzania za zrealizowane usługi zapewni równy i proporcjonalny do wykonanej pracy i poniesionego wkładu zarobek. Ustala się, że prowizja finansowana będzie ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Warto zaznaczyć, że niezależnie od miejsca zakupu, cena końcowa biletu dla kupującego będzie taka sama. Podstawowym celem przepisów dotyczących ustalenia sposobu sprzedaży biletów jest zapewnienie użytkownikom pojazdów lekkich szerokich możliwości zakupu biletu autostradowego, nie tylko w nowoczesnych kanałach dystrybucji online, np. w serwisie internetowym, w terminalach samoobsługowych i w aplikacji mobilnej: własnej i dostarczanej przez partnerów zewnętrznych, lecz również w formie wydrukowanego biletu na stacji paliw czy w kiosku. Zagwarantuje to możliwość uiszczenia opłaty również osobom niekorzystającym z rozwiązań cyfrowych.

Zakładanymi kanałami dystrybucji biletów mogą być:

* portal e-Urząd Ministerstwa Finansów,
* aplikacja mobilna SPOE KAS,
* stacje paliw,
* kioski samoobsługowe zlokalizowane w pobliżu infrastruktury drogowej, np. na parkingach w Punktach Obsługi Pasażera i Miejscach Obsługi Klienta,
* aplikacje na urządzenia mobilne, w szczególności bankowe, dla podróżnych, nawigacje czy integrujące płatności,
* operatorzy kart flotowych,
* punkty świadczące sprzedaż detaliczną.

Przepisy określają także, w jaki sposób jest rozliczana prowizja dla przedsiębiorców sprzedających bilety autostradowe. Prowizja za wykonywanie przez przedsiębiorcę czynności związanych ze sprzedażą biletów jest finansowana z Krajowego Funduszu Drogowego. Stawka prowizji zostanie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, przy czym ustawa określa, że stawka prowizji dla przedsiębiorcy w ramach świadczenia usługi dystrybucji i sprzedaży biletów nie może przekroczyć 3% kwoty opłaty za przejazd autostradą wskazanej na bilecie.

Warunkiem zawarcia przez Szefa KAS umowy na sprzedaż biletów będzie spełnienie łącznie dwóch warunków wskazanych w przepisach. Pierwszym warunkiem niezbędnym do zawarcia umowy jest przejście przez przedsiębiorcę z wynikiem pozytywnym testów integracyjnych swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. Szczegóły w zakresie integracji będą przedmiotem wzajemnych ustaleń między zainteresowanym przedsiębiorcą a Szefem KAS. Drugim warunkiem dopuszczalności zawarcia umowy z danym przedsiębiorcą jest złożenie przez zainteresowanego przedsiębiorcę zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. Każdy, kto je spełni będzie mógł zawrzeć umowę na sprzedaż biletów bez konieczności przechodzenia dodatkowego postępowania.

Z uwagi na osiągnięcie celu w postaci zapewnienia szerokiej bazy punktów sprzedaży biletów niezbędne jest indywidualne podejście do kształtu zapisów umowy, jaka będzie wiązała Szefa KAS, a przedsiębiorcę. Takiemu założeniu wychodzą naprzeciw przepisy ustawy, czyniąc zadość indywidualnemu podejściu do przedsiębiorców i wprowadzające otwarty katalog elementów umowy między Szefem KAS, a przedsiębiorcą. Treść umowy z przedsiębiorcą ma regulować w szczególności:

1. czas trwania umowy;
2. częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z realizacji świadczonej usługi;
3. okres rozliczeniowy;
4. formę i wysokość zabezpieczenia;
5. sposób dystrybucji biletów autostradowych;
6. tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji;
7. sposób przekazywania danych, o którym mowa w ust. 23 pkt 2;
8. warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Wyszczególnione elementy traktować należy jako niezbędne z punktu widzenia określenia ram współpracy między przedsiębiorcą a Szefem KAS. Nie jest to jednak, zgodnie z założeniem, katalog zamknięty elementów, które powinna zawierać treść umowy. Takie podejście uwypukla istotność wskazanych w przepisach elementów, nie eliminując jednak pozostałych kwestii, których doprecyzowanie może być koniecznie w indywidualnych uzgodnieniach treści umowy między Szefem KAS, a przedsiębiorcą. Projektowane przepisy umożliwią bieżące włączanie nowych podmiotów, utrzymując stałą i szeroką dostępność miejsc sprzedaży. Inne podejście do formy wyłaniania przedsiębiorców nie zapewniłoby osiągnięcia takiego celu, który niewątpliwie jest kluczowy ze względu na zapewnienie użytkownikom autostrady możliwości uiszczenia opłaty za przejazd. Ze względów biznesowych i organizacyjnych, po obu stronach umowy, czas trwania umowy jest kluczowy. Natomiast częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań, zobowiązujących przedsiębiorcę do cyklicznego raportowania działań związanych z realizacją świadczonej usługi, w tym raporty ze sprzedaży biletów, są elementami, które określą wymogi Szefa KAS w zakresie sprawozdań. Sprawozdanie jest formą weryfikacji jakości realizowanej usługi i może mieć wpływ na inne elementy umowy, m.in. rozliczenia między Szefem KAS a przedsiębiorcą.

Okres rozliczeniowy jest elementem niezbędnym do określenia wysokości zabezpieczenia umowy z tego względu, że biorąc pod uwagę specyfikę organizacyjną przedsiębiorców, określenie tego okresu w indywidualny sposób może zapewnić dostępność i jakość świadczonych przez przedsiębiorców usług w ramach sprzedaży biletów. Przedsiębiorca będzie mógł wprowadzić do obrotu tylko bilety o wartości nieprzekraczającej złożonego zabezpieczenia. Taki algorytm zostanie uwzględniony
w wymaganiach funkcjonalnych przy projektowaniu interfejsu API. Forma i wysokość zabezpieczenia jest elementem *sine qua non* dopuszczalności zawarcia umowy, ze względu na to, jak to zostało podkreślone powyżej, wysokość zabezpieczenia determinuje możliwość wprowadzenia do obrotu określonej ilości biletów. Konieczne jest zatem dookreślenie tego elementu równolegle z rozpoczętą przez przedsiębiorcę procedurą weryfikującą jego zdolność do zawarcia umowy.

Określenie sposobu dystrybucji przez przedsiębiorcę biletów autostradowych jest elementem kształtującym oczekiwaną sieć i zakres dystrybucji biletów i zapewniającym użytkownikom korzystającym z autostrad realną możliwość nabycia biletu
i zapewniającym pośrednio możliwość uiszczenia opłaty za przejazd autostradą.

Wymóg ukształtowania zapisów umowy regulujących tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym środków z tytułu prowizji, pozwoli na uzgodnienie i skuteczne sankcjonowanie wynagrodzenia za realizację przez przedsiębiorcę usługi sprzedaży biletów.

Elementem niebudzącym wątpliwości jako niezbędnym w kształtowaniu zapisów umowy, zabezpieczającym interes Szefa KAS jest także uzgodnienie warunków zmiany i rozwiązania umowy.

Przedsiębiorca sprzedający bilety autostradowe będzie przekazywał w czasie rzeczywistym, ze swojego systemu informatycznego do SPOE KAS, dane zawarte na bilecie. Takie rozwiązanie powoduje, że z jednej strony system będzie w pełni elektroniczny, a z drugiej, że będzie gwarantował obsługę wszystkich obywateli przez możliwość wydania papierowego wydruku przez przedsiębiorcę. Analogicznie jak w przypadku e-recepty bilet będzie miał formę elektroniczną, a wydruk będzie pełnił wyłącznie rolę pomocniczą.

Zakupiony bilet autostradowy będzie mógł być zwrócony wyłącznie przed zadeklarowaną przez użytkownika datą i godziną rozpoczęcia podróży. Taki przepis powoduje brak konieczności mechanizmu „kasowania biletu”. Bilet będzie funkcjonował w środowisku elektronicznym, a jego wykorzystanie będzie rejestrowane w SPOE KAS, bez konieczności wykorzystywania urządzeń wymagających interakcji z użytkownikiem drogi, co stanowiłoby utrudnienie dla obywateli, a dla administracji oznaczałoby konieczność budowy rozbudowanej i kosztownej infrastruktury. Jest to sytuacja analogiczna, jak z wnoszeniem opłaty za postój w strefie płatnego parkowania – po jej rozpoczęciu i dokonaniu opłaty nie jest możliwy zwrot.

Bilet autostradowy zwraca się podmiotowi, który dokonał sprzedaży biletów, tj. odpowiednio Szefowi KAS albo przedsiębiorcy. W przypadku odmowy zwrotu przez przedsiębiorcę opłaty za przejazd autostradą wnoszącemu opłatę, który uiścił opłatę za przejazd autostradą, przysługiwać będzie sprzeciw wnoszony do Szefa KAS w terminie 14 dni od dnia odmowy przyjęcia zwrotu biletu. Sposób, tryb i termin zwrotu biletu, sposób wnoszenia sprzeciwu oraz sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS zostaną określone w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Przepisy określają, że kierujący pojazdem nie rozpoczyna przejazdu, jeżeli nie została wniesiona opłata przez zakup biletu lub dopełnienie obowiązku niezbędnego do jej wniesienia w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej.

Dane zawarte na biletach będą przechowywane nie krócej niż 12 i nie dłużej niż 24 miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpił przejazd autostradą lub jej odcinkiem. Dane zawarte na biletach, w tym przede wszystkim numer rejestracyjny pojazdu, są niezbędne do poboru opłaty za przejazd. Nie powinny one być przetwarzane bez ograniczenia czasowego. Z drugiej jednak strony w momencie, kiedy dane te zostaną usunięte, Szef KAS bezpowrotnie traci możliwość weryfikacji faktu uiszczenia opłaty za przejazd. Biorąc pod uwagę, że jest to zachowanie podlegające sankcji, w przypadku jej błędnego nałożenia, po usunięciu danych, Szef KAS nie będzie miał możliwości ponownego sprawdzenia, czy opłata została uiszczona, a wezwanie do uiszczenia opłaty dodatkowej prawidłowo wystawione. Z tego względu w interesie obywateli zasadne jest, aby okres retencji tych danych nie był zbyt krótki.

Przyjęta konstrukcja prawna wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu
o naliczenie opłaty za przejechany odcinek powoduje, że możliwe jest rozliczenie opłaty za przejazd autostradą w analogiczny sposób, jak opłaty elektronicznej. Oznacza to, że użytkownik drogi będzie mógł, poza zakupem biletu autostradowego, zarejestrować się w systemie SPOE KAS i wnosić opłatę w oparciu o dane geolokalizacyjne przekazane z jednego z trzech typów urządzeń – smartphone, urządzenie montowane w pojeździe lub ZSL. Zgodnie z powyższym do tego sposobu uiszczania opłaty za przejazd, tj. w formie elektronicznej, będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). Przy czym, przed wejściem w życie niniejszej ustawy, przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy o drogach publicznych zostaną zmienione i przepisy dotyczące zarówno definicji zawartych w tym rozporządzeniu, jak i sposobu wnoszenia opłaty elektronicznej zostaną tak skonstruowane, aby mogły mieć odpowiednie zastosowanie również do wnoszenia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS.

W celu zagwarantowania obywatelom pewności co nakładanych na nich obowiązków wprowadzono delegację do wydania rozporządzenia przez Radę Ministrów, które określi autostrady lub ich odcinki, na których jest pobierana opłata za przejazd autostradą przez Szefa KAS, w tym koncesyjne autostrady lub ich odcinki.

W celu efektywnego zarządzania poborem opłaty za przejazd minister do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inne organy KAS do realizacji zadań związanych z poborem opłaty za przejazd, które w optymalny sposób zapewnią skuteczne wykonywanie zadań.

**Art. 37c**

Zmiana zwarta w tym przepisie jest konsekwencją przyjętego rozwiązania umożliwiającego pobór przez Szefa KAS opłat za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych. W przypadku przejęcia poboru opłaty za przejazd autostradą na tych odcinkach środki z pobranej opłaty Szef KAS będzie przekazywał na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego. Dodatkowo doprecyzowano, że opłata za przejazd autostradą, niezależnie, czy pobrana przez Szefa KAS czy też przez przedsiębiorcę, z którym została zawarta umowa, wpływa bezpośrednio na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych, co niewątpliwie przyczyni się do skutecznego poboru tej opłaty.

**Art. 37gc ust. 1**

W celu wykonania zadań przez Szefa KAS związanych z poborem opłaty za przejazd autostradą, a także czynności kontrolnych, proponowane przepisy art. 37gc ust. 1 regulują kwestię użyczenia przez zarządcę drogi – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad gruntów wraz z wniesionymi na nich budynkami, budowlami i innymi urządzeniami.

**Art. 37gd**

Z uwagi na przyjęte rozwiązania niezbędnym jest zapewnienie Szefowi KAS możliwości wykonywania kontroli, a przez to weryfikacji prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą. W projektowanym art. 37gd ust. 1 do kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, uprawnieni będą funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Dodatkowo kontrolę, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, będą mogli również przeprowadzać funkcjonariusze Policji. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w celu wykonywania kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, są uprawnieni do korzystania i przetwarzania danych zgromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego. Kontrolujący, po zalogowaniu się do systemu, będzie miał wgląd do danych w systemie w czasie rzeczywistym (online).

Dodatkowo wprowadzona została regulacja, zgodnie z którą funkcjonariusz lub inspektor przeprowadzający kontrolę prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS dokumentuje przeprowadzenie kontroli przez zamieszczenie adnotacji w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Informacja ta będzie widoczna dla pozostałych funkcjonariuszy i inspektorów kontrolujących. Tak więc w przypadku ewentualnej drugiej kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą kontrolujący będzie widział, że np. na kontrolowanego została już nałożona kara grzywny za brak biletu za przejazd tym odcinkiem autostrady. Adnotacja ta będzie jednocześnie dowodem w sprawie w przypadkach spornych, np. nieprzyjęcia przez kontrolowanego mandatu karnego czy też wniesienia sprzeciwu przez wnoszącego opłatę od wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej.

**Art. 37ge**

Z uwagi na dużą liczbę użytkowników płatnych odcinków autostrad niezbędnym jest przyjęcie efektywnego systemu egzekwowania uiszczania opłat, w miejsce istniejącego manualnego poboru opłat, którego założenia obecnie zdezaktualizowały się z uwagi na stosowane rozwiązania techniczne niegwarantujące możliwości swobodnego przejazdu przez punkt poboru opłat. Istniejący stan rzeczy był przedmiotem częstej krytyki ze strony jego użytkowników. Dlatego też udrażniając to „wąskie gardło” proponuje się, aby za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą pobierana była odpowiednio od właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który przemieszczał się autostradą, opłata dodatkowa w wysokości 500 zł. Wysokość tej opłaty powinna oddziaływać prewencyjnie na uczestników korzystających z płatnych autostrad. Brak uiszczenia opłaty za przejazd autostradą skutkować będzie opłatą dodatkową w wysokości 500 zł. Podobna sytuacja będzie miała miejsce, w przypadku gdy przejazd autostradą będzie realizowany po upływie daty i godziny końca okresu ważności biletu autostradowego.

W celu ujawnienia przypadków niewniesienia opłaty za przejazd autostradą nałożono na Szefa KAS obowiązek prowadzenia analizy ryzyka. Opłata dodatkowa będzie nakładana wyłącznie po zakończeniu przejazdu na podstawie analizy danych dotyczących przejazdu pojazdów po autostradzie płatnej lub jej odcinkiem i dokonanych wpłat za te przejazdy (gdy za przejazd autostradą lub jej odcinkiem nie będzie wniesiona opłata w pełnej wysokości).

Biorąc pod uwagę, że celem ustawodawcy jest zapewnienie uiszczania opłat za przejazd, przepisy zakładają możliwość wniesienia opłaty do 3 dni od dnia zakończenia przejazdu, w sposób określony dla biletu autostradowego. Dane w bilecie autostradowym w takim przypadku, zostały ograniczone do daty i godziny przejazdu oraz autostrady lub jej odcinka, za który nie została wniesiona opłata za przejazd autostradą. Przepis ten pozwoli na dopełnienie obowiązku wniesienia opłaty za przejazd i uchroni przed wystawieniem wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej. Ze względu na fakt, że na odcinkach koncesyjnych od pojazdów ciężkich nie pobiera się opłaty elektronicznej, a opłata za przejazd autostradą wnoszona jest w wyższej wysokości niż od pojazdów lekkich wprowadzono wyższą sankcję jednolitej wysokości, w stosunku do przypadku nieuiszczenia opłaty elektronicznej. Takie rozwiązanie jest zgodne z praktyką stosowania opłaty dodatkowej jako opłaty proporcjonalnej do wysokości nieuiszczonej opłaty, np. wielokrotności wartości biletu.

Analogicznie, jak w przypadku opłaty elektronicznej, wprowadzono przepis określający, że od wnoszącego opłatę pobiera się jedną opłatę dodatkową, niezależnie od liczby dokonanych przejazdów autostradą lub jej odcinkiem, tym samym pojazdem, w trakcie jednej doby rozumianej jako okres od godziny 000 do godziny 2400 w danym dniu.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że do uiszczenia sankcji za brak biletu za przejazd obowiązany będzie odpowiednio właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu. Rozwiązanie to gwarantuje, że skrócony został czas jej nałożenia i sposób dochodzenia do adresata tej dodatkowej opłaty, tj. do osób albo podmiotów, które widnieją w Centralnej Ewidencji Pojazdów, albo na które została dokonana rejestracja pojazdu poza granicami kraju. Należy przy tym mieć na uwadze, że posiadaczem albo użytkownikiem w myśl ustawy jest podmiot w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Opłata dodatkowa od wnoszącego opłatę za brak opłaty za przejazd nie będzie pobierana, jeżeli na kierującego tym pojazdem został nałożona kara grzywny, o której mowa w art. 37gi. Celem tej regulacji jest wyeliminowanie sytuacji jednoczesnego nałożenia kary grzywny na kierującego pojazdem oraz wystawienia wezwania do uiszczenia opłaty dodatkowej dla wnoszącego opłatę.

W przypadku analizy danych dotyczących przejazdu pojazdów po autostradzie płatnej lub jej odcinkiem i dokonanych wpłat za te przejazdy, po stwierdzeniu niewniesienia opłaty albo nieważności biletu autostradowego, pobierana jest opłata dodatkowa. Brak opłaty za autostradę (poza wyżej opisanymi przypadkami) skutkuje wezwaniem do opłaty dodatkowej. Wzywającym do opłaty jest Szef KAS. Szef KAS wystawiał będzie wezwanie odpowiednio do właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu do wniesienia opłaty dodatkowej. Przepisy projektowanej ustawy wprowadzają w celach gwarancyjnych katalog elementów, które musi zawierać wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej, tj. imię i nazwisko albo nazwę użytkownika wnoszącego opłatę, jego adres, numer PESEL albo NIP w przypadku przedsiębiorców, o ile został ustalony.

Wskazanie numeru rejestracyjnego pojazdu oraz miejsca ujawnienia naruszenia obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą, wraz ze wskazaniem daty i godziny, pozwoli na weryfikację, czy organ prawidłowo wystawił wezwanie i pozwoli wezwanemu na wniesienie sprzeciwu. Pouczenie o prawie do wniesienia sprzeciwu będzie jednym z elementów wezwania.

Ze względu na fakt, że jeden przejazd bez wniesienia opłaty może zostać ujawniony kilkukrotnie, np. samochód może minąć więcej niż jedną bramownicę kontrolną, przewiduje się łączne podanie wszystkich udokumentowanych miejsc ujawnienia naruszenia na jednym wezwaniu. Należy podkreślić, że w takiej sytuacji niedopuszczalne jest wystawienie kilku wezwań dla jednego przejazdu, będącego tym samym czynem stanowiącym naruszenie obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą

Wezwanie będzie zawierać także informację o konsekwencji niewniesienia opłaty dodatkowej w terminie wskazanym w wezwaniu. W przypadku nieuiszczenia wskazanej w wezwaniu opłaty oraz we wskazanym tam terminie, wezwanie będzie stanowiło podstawę do wydania tytułu wykonawczego. Z uwagi na publicznoprawny charakter opłaty za przejazd autostradą do egzekucji należności zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, z późn. zm.).

W proponowanych przepisach za zasadę przyjęto, że adresat wezwania powinien uiścić opłatę dodatkową w terminie do 14 dni od dnia jego doręczenia. Jednocześnie proponuje się, aby w przypadku uiszczenia przedmiotowej opłaty w terminie do 7 dni od dnia doręczenia wezwania jej wysokość uległa obniżeniu przez adresata wezwania o 100 zł.

Projektowane przepisy regulują ponadto sposób pobierania opłaty dodatkowej, poboru odsetek od nieterminowej wpłaty oraz kwestię przedawnienia dochodzenia tej opłaty.
I tak:

1. wskazano, że w przypadku nieterminowego wniesienia opłaty dodatkowej pobiera się odsetki za zwłokę w wysokości odsetek od zaległości podatkowych;
2. wskazano, że odsetek nie pobiera się, jeżeli ich wysokość nie przekraczałaby dwunastokrotności wartości opłaty pobieranej przez operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. − Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041, z późn. zm.) za traktowanie przesyłki listowej jako przesyłki poleconej;
3. przyjęto, że opłata dodatkowa wraz z odsetkami ustawowymi za zwłokę będzie podlegała przymusowemu ściągnięciu w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;
4. określono termin przedawnienia dochodzenia zaległej opłaty dodatkowej i będzie ten okres upływał po 5 latach, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłata dodatkowa powinna zostać wniesiona.

Pobierane kwoty opłat dodatkowych, identycznie jak opłat za przejazd autostradą, będą stanowić przychód Krajowego Funduszu Drogowego. Jednocześnie w zakresie doręczenia wezwania stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. − Kodeks postępowania administracyjnego.

**Art. 37gf**

Wnoszący opłatę celem ochrony przed skutkami wezwania będzie miał zagwarantowane prawo do wniesienia sprzeciwu. Wniesienie sprzeciwu nie zwalnia z obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu uiszczona opłata dodatkowa będzie podlegać bezzwłocznemu zwrotowi na wskazany przez adresata wezwania, w sprzeciwie, rachunek bankowy albo rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej.

Każdorazowo po rozpatrzeniu sprzeciwu i jego uwzględnieniu właściwy organ będzie zawiadamiał wnoszącego sprzeciw o jego pozytywnym rozpatrzeniu.

Odmienny tryb postępowania będzie miał miejsce, w sytuacji gdy właściwy organ po rozpatrzeniu sprzeciwu nie podzieli przedstawionej argumentacji w świetle posiadanych dowodów, bowiem rozstrzygnięcie negatywne będzie zawarte w decyzji, w stosunku do której – w zakresie nieuregulowanym w ustawie – będą miały zastosowanie odpowiednio przepisy ustawy przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. − Kodeks postępowania administracyjnego.

W celu uregulowania szczegółowych rozwiązań dotyczących poboru i zwrotu opłaty dodatkowej stosowne rozporządzenie wyda minister właściwy do spraw finansów publicznych, w którym określi termin, sposób i tryb dokonywania zwrotu opłaty dodatkowej oraz sposób i termin rozpatrywania sprzeciwu przez Szefa KAS, mając na uwadze sprawne rozliczanie tej opłaty oraz efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów KFD.

Celem zagwarantowania efektywnego poboru kwot należnych z tytułu przejazdu autostradą płatną minister właściwy do spraw finansów publicznych będzie mógł, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inny organ KAS do poboru tej opłaty.

**Art. 37gg**

Zabezpieczenie wpływów do KFD przy jednoczesnym udrożnieniu przejazdu płatnymi autostradami wymaga szczególnych regulacji w zakresie dochodzenia niepobranych opłat od tzw. zagranicznych podmiotów, których pojazdy przemieszczały się po takich autostradach bez należnej opłaty. Kontrola Szefa KAS może odbywać się na terytorium całego kraju. Stąd w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą, że wnoszący opłatę nie uiścił opłaty za poprzednie przejazdy autostradą lub jej odcinkiem, funkcjonariusz lub inspektor dokonujący kontroli pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej, w łącznej wysokości za każdy z tych przejazdów. Taka sytuacja może mieć miejsce tylko w przypadku, gdy wnoszący opłatę ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej lub bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot wnoszący kaucję, lub przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu Krajowej Administracji Skarbowej, przy czym koszty przelewu ponosi podmiot wnoszący kaucję. Do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą oraz poboru kaucji w wysokości odpowiadającej opłacie dodatkowej uprawnieni są funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji oraz inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. W przypadku poboru kaucji w formie gotówkowej wymagane jest pokwitowanie na druku ścisłego zarachowania. Z uwagi na potrzebę zachowania jednolitości dokumentów stosowanych przy poborze kaucji przez funkcjonariuszy i inspektorów dokonujących kontroli upoważniono ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru pokwitowania pobranej kaucji w formie gotówkowej.

Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznaczy, w drodze rozporządzenia, urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji, uwzględniając przygotowanie organizacyjne i techniczne tego urzędu. W sytuacji wniesienia opłaty dodatkowej w terminie 14 dni od dnia wniesienia tej opłaty – kaucja zostanie zwrócona.

W przypadku nieuiszczenia kaucji osoba przeprowadzająca kontrolę kieruje lub usuwa pojazd, na koszt wnoszącego opłatę, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Wprowadzona instytucja zatrzymania powinna prewencyjnie wpłynąć na wywiązywanie się właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdu z obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej.

Ponieważ opłata za przejazd autostradą płatną jest świadczeniem publicznym przez wszystkich korzystających z autostrad, ponoszonym w celu budowy i utrzymania dróg krajowych, w tym autostrad, zatem powinna być uiszczana przez wszystkich, a korzystający z tych autostrad, którzy uporczywie i wielokrotnie unikają jej płacenia, naruszają art. 84 Konstytucji RP. Stąd też konieczne jest wyposażenie Szefa KAS w skuteczne narzędzia oddziaływania prewencyjnego.

Zwrot pojazdu z parkingu następuje po wniesieniu kaucji. 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, tj. za jego usunięcie, strzeżenie i przechowywanie pojazdu w wyznaczonym miejscu zostanie pobrana opłata. Tym samym nie został wprowadzony nowy albo dodatkowy tryb zatrzymania pojazdu poruszającego się po drodze publicznej.

W przypadku nieuiszczenia tej opłaty dodatkowej lub nieodebrania pojazdu z parkingu w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie uwzględnienia sprzeciwu stanie się ostateczna, do środka transportu 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.

**Art. 37gh**

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu
e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów, z tego względu zachodzi konieczność jednolitego uregulowania zasad umocowania pełnomocników do wykonywania czynności w imieniu swoich mocodawców. Biorąc pod uwagę, że Szef KAS nie jest organem podatkowym w zakresie wykonywania zadań związanych z poborem opłat drogowych, przepisy działu IV rozdziału 3a Ordynacji podatkowej powinno się stosować odpowiednio.

**Art. 37gi**

W przepisie tym, w celu zapewnienia prawidłowego poboru opłaty za przejazd autostradą, wprowadzono karę grzywny w wysokości 500 zł nakładaną na kierującego pojazdem za naruszenie obowiązków wynikających z art. 37a ust. 28 pkt 1 projektowanej ustawy. Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem nie rozpoczyna przejazdu autostradą lub jej odcinkiem w przypadku braku biletu autostradowego ważnego w dacie planowanego przejazdu lub braku prawidłowo funkcjonującego zewnętrznego systemu lokalizacyjnego, urządzenia pokładowego albo urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, zapewniających przekazywanie danych geolokalizacyjnych. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli naruszenia tych obowiązków kierujący pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

**Art. 37gj**

W celu zapewnienia prawidłowego poboru opłaty za przejazd autostradą płatną przewidziano sytuację, w której kierujący porusza się pojazdem lekkim, w którym wprowadzono zmiany (zakrywanie, ozdabianie tablic rejestracyjnych lub ograniczanie ich czytelności, w tym mocowanie tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż przeznaczonych do tego) uniemożliwiające jego identyfikację, wprowadzono karę grzywny w wysokości 500 zł.

W przypadku nałożenia takiej kary na kierującego nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone w art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281) w związku z art. 60 ust. 1 pkt 2, 3 i 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

**Art. 37gk**

Prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego za czyny,
o których była mowa powyżej, będzie przysługiwało funkcjonariuszom Służby Celno‑Skarbowej, funkcjonariuszom Policji oraz inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego.

Podobnie jak w innych regulacjach orzekanie w sprawie nałożenia kary grzywny następować będzie w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457).

**Art. 39b ust. 1 pkt 5ba i 11f**

Niewniesienie opłaty za przejazd powoduje uszczerbek w dochodach Krajowego Funduszu Drogowego, dlatego zasadne jest, aby środki z sankcyjnej opłaty dodatkowej oraz kar grzywien go rekompensowały i stanowiły również przychód Funduszu.

**Art. 39f ust. 1 pkt 5 i art. 39k ust. 4**

Zmiana ma na celu doprecyzowanie zasad wydatkowania środków Funduszu na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą przez wprowadzenie katalogu podmiotów, które mogą wydatkować środki Funduszu przeznaczone na ten cel, w związku z powierzonymi im zadaniami. Należy podkreślić, że Szef KAS ma możliwość delegowania swoich zadań na inne organy Krajowej Administracji Skarbowej, w szczególności naczelników urzędów skarbowych i dyrektorów izb administracji skarbowej. Biorąc pod uwagę, że zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez Centrum Informatyki Resortu Finansów, państwowe jednostki budżetowe są uwzględnione we wprowadzanym katalogu podmiotów. Wskazane jednostki są też wymienione jako uprawnione do złożenia wniosku o wypłatę ze środków Funduszu do Banku Gospodarstwa Krajowego.

Należy podkreślić, że zmiana nie wpływa na zakres wydatków realizowanych ze środków Funduszu i nie będzie prowadziła do finansowania kosztów osobowych we wskazanych w katalogu podmiotach.

Konsekwencją rozwiązań zawartych w projekcie jest rozszerzenie katalogu wydatków Funduszu m.in. o prowizję za wydanie biletów oraz dla dostawców kart flotowych, wypłaty dla koncesjonariuszy.

**Art. 39l ust. 2 pkt 2**

Z uwagi na przesądzenie, że prowizja za wydanie biletów autostradowych oraz dla dostawców kart flotowych będzie stanowiła wydatek płatny ze środków Funduszu, rozszerza się zakres spraw mających być uregulowanych w porozumieniu zawieranym między ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych a Bankiem Gospodarstwa Krajowego o sposób i termin dokonywania wpłat ze środków Funduszu na te cele.

**2. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych**

**Art. 13ha ust. 4a–4c i ust. 8**

W celu utrzymania realnej wartości stawek opłaty elektronicznej wprowadza się ich waloryzację o wskaźnik inflacji. Sposób waloryzacji określa art. 13ha ust. 4a i 4b. Zgodnie z tym przepisem stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową ulega podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. W przepisach określono, że stawki zwaloryzowanej opłaty nie mogą przekroczyć stawek maksymalnych wynikających z innych przepisów.

Wskaźnik wzrostu cen ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału, każdego roku.

Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki opłaty elektronicznej, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

**Art. 13hb**

W celu efektywnego wykonywania swoich zadań i zarządzania poborem opłaty elektronicznej minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do wykonywania zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej, które w optymalny sposób zapewnią skuteczne wykonywanie zadań.

Zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez państwową jednostkę budżetową – Centrum Informatyki Resortu Finansów. Zasady wydatkowania środków Funduszu są uregulowane w ustawie, z tego względu zachodzi konieczności doprecyzowania, że zadania informatyczne dotyczące Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być realizowane przez Centrum Informatyki Resortu Finansów.

**Art. 13i**

Doprecyzowano przepisy zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w odniesieniu do definicji właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu. W ust. 4ab dla kierującego pojazdem wprowadzono możliwość odmowy przejazdu, w przypadku gdy: właściciel, posiadacz albo użytkownika pojazdu nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe, albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie tych danych,

**Art. 13ia**

Zniesienie obowiązku podania szczegółowych danych pojazdu samochodowego – marka, model, norma EURO, rok produkcji, pojemność skokowa silnika i maksymalna moc netto silnika oraz numer VIN – stanowi odpowiedź na postulaty przedsiębiorców (przewoźników). Podawanie tak szerokiego katalogu informacji mogłoby stanowić uciążliwość dla cudzoziemców (brak danych w Centralnej Ewidencji Pojazdów). Po analizie w opinii pobierającego opłatę korzyść z posiadania tych danych jest mniejsza niż uciążliwość dla przedsiębiorców i z tego względu zniesiono ten obowiązek w projektowanych przepisach. Ponadto doprecyzowano, że podawanie danych dotyczących rodzaju paliwa będzie wymagane jedynie w przypadku, gdy ewentualne zróżnicowanie stawek opłaty elektronicznej będzie tego wymagało. Za celowością takiego rozwiązania przemawia również porównanie z innymi europejskimi systemami poboru opłat drogowych.

W razie stwierdzenia, że dane w rejestrze wpływające na wysokość opłaty elektronicznej są niezgodne ze stanem faktycznym lub nie są potwierdzone w złożonych dokumentach, Szef KAS usuwa te dane zawarte w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że usunięciu podlega wyłącznie informacja o rodzaju paliwa, określeniu dopuszczalnej masy całkowitej i poziomie emisji zanieczyszczeń pojazdu. Po usunięciu danych opłatę nalicza się wg stawki maksymalnej wynikającej z przepisów. Omawiane rozwiązanie jest szczególnym dodatkowym mechanizmem zapobiegającym uszczupleniu dochodów z tytułu opłaty elektronicznej, a co do zasady podanie nieprawdziwych danych podlega sankcji przewidzianej w art. 13k. Usunięcie innych danych niż wskazane powyżej byłoby bezcelowe, bowiem dane te nie wypływają na wysokość opłaty, a ich brak mógłby uniemożliwiać identyfikację podmiotów naruszających przepisy, np. w przypadku usunięcia danych o numerze rejestracyjnym pojazdu czy jego właścicielu.

Przepis ten reguluje kwestię okresu przechowywania danych osób uiszczających opłatę elektroniczną (właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu) w rejestrze prowadzonym przez Szefa KAS w SPOE KAS. Ze względu na fakt, że wzrośnie liczba okazjonalnie korzystających z systemu, zasadne jest wydłużenie tego okresu z 12 na 36 miesięcy. Pozwoli to uniknąć sytuacji wielokrotnego, ponownego obowiązku zakładania konta i uzupełniania danych w rejestrze, np. o urządzeniu czy pojazdach. Proponowany okres stanowi próbę wyważenia między wygodą korzystającego z systemu a ograniczeniem zakresu danych przetwarzanych przez Szefa KAS.

Ze względu na wydłużenie do 9 miesięcy okresu, w którym Główny Inspektor Transportu Drogowego może wszcząć postępowanie związane z ujawnionymi naruszeniami w zakresie uiszczenia opłaty elektronicznej, zasadne jest analogiczne uregulowanie okresu przetwarzania danych geolokalizacyjnych, tj. jego wydłużenie z 6 do 9 miesięcy.

**Art. 13ib nowe brzmienie ust. 1 pkt 2**

Przepis ten reguluje zakres niezbędnych danych, do których przekazania obowiązani są uiszczający opłatę elektroniczną i bez których niemożliwe byłoby ustalenie wysokości należnej opłaty elektronicznej, tym samym jej skuteczne naliczenie w SPOE KAS. Celem Krajowej Administracji Skarbowej jest pobór opłaty elektronicznej, w sposób minimalizujący uciążliwość dla podmiotów zobowiązanych. Z przeprowadzonych konsultacji z branżą transportową wynika, że ze względu na specyfikę procesów logistycznych, tj. częste zmiany naczep i przyczep podłączanych do pojazdów, podawanie ich numeru rejestracyjnego wiąże się z dużym nakładem pracy. Po analizie tego zagadnienia postulat ten został uwzględniony w projektowanych przepisach. W opinii Krajowej Administracji Skarbowej uchylenie obowiązku podania numeru rejestracyjnego przyczepy lub naczepy nie wypłynie na możliwość skutecznego poboru opłaty elektronicznej z wykorzystaniem SPOE KAS.

**Art. 13iba i art. 13ibb**

Możliwości korzystania z usług profesjonalnych podmiotów wyspecjalizowanych w obsłudze kierowców pojazdów ma na celu ułatwienie wykonywania obowiązków związanych z uiszczaniem opłat drogowych. Podobne usługi podmiotów wyspecjalizowanych w obsłudze kierowców są powszechną praktyką stosowaną w systemach poboru opłat drogowych w Europie, w szczególności w krajach takich jak: Niemcy, Francja, Belgia, Hiszpania, Austria czy Włochy. Analogiczny sposób rejestracji i rozliczania opłaty elektronicznej istnieje również w obecnie funkcjonującym Elektronicznym Systemie Poboru Opłat SPOE KAS, jednak nie jest on uregulowany powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. Ze względu na zmiany w sposobie poboru opłaty elektronicznej wprowadzone ustawą z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1087), w szczególności przesądzenie, że SPOE KAS jest systemem teleinformatycznym administracji publicznej, oraz wprowadzenie rejestru uiszczających opłatę elektroniczną, konieczne jest określenie zasad świadczenia tego typu usług w przepisach ustawowych.

Dlatego wprowadza się możliwość wykonywania określonych obowiązków związanych z uiszczaniem opłaty elektronicznej lub wnoszenia opłaty za przejazd przez dostawcę kart flotowych, w imieniu właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. Rejestracja, aktualizacja danych lub uzupełnienie rejestru będą wymagały zawarcia stosownej umowy przez dostawcę kart flotowych z właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem pojazdu, na mocy której dostawca kart flotowych będzie uprawniony do wykonywania w SPOE KAS czynności związanych z uiszczaniem opłat drogowych w imieniu mocodawcy. Przepisy określają obowiązek dostarczenia na żądanie Szefa KAS dokumentów potwierdzających fakt zawarcia umowy z właścicielem, posiadaczem lub użytkownikiem pojazdu. Przepisy określają odpowiedzialność dostawcy kart flotowych, w szczególności nakładając obowiązek wniesienia zabezpieczenia. Należy również podkreślić, że użytkownik systemu może samodzielnie wybierać taką formę płatności, korzystając z dostępnych funkcjonalności systemu.

W projektowanych przepisach przewiduje się odpowiedzialność dostawcy kart flotowych za nieuiszczenie opłaty przez właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem tzw. „post-paid”. Z tego względu nie jest konieczne złożenie zabezpieczenia przez właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. W przypadku trybu przedpłaconego niemożliwe jest powstanie sytuacji nieuiszczenia opłaty.

Kolejne przepisy określają, że dostawca kart flotowych musi zawrzeć umowę z Szefem KAS. Jej należyte wykonanie będzie zabezpieczało w zakresie technicznym przeprowadzenie testów integracyjnych, a w pozostałym zakresie, przede wszystkim finansowym, wniesione zabezpieczenie. W celu określenia zasad współpracy między Szefem KAS a dostawcą kart flotowych wprowadza się jednolite warunki umowy, do której może przystąpić każdy podmiot świadczący usługę pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem. Projektowana ustawa określa wymagane elementy umowy, które zostaną jednolicie określone dla każdego podmiotu przystępującego do jej zawarcia. Zapewnienie określenia istotnych warunków zawieranej umowy zagwarantuje równość i przejrzystość współpracy między stroną publiczną i prywatną oraz służy zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa.

Za wykonanie zadań związanych z rejestracją użytkowników SPOE KAS i rozliczania należnych opłat za przejazd drogami płatnymi dostawcom kart flotowych będzie przysługiwała prowizja od uiszczonych opłat z wykorzystaniem tej formy płatności. Ustala się, że prowizja dla dostawcy karty flotowej będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Dodatkowo ustala się maksymalną kwotę prowizji stanowiącej podstawę do wyliczenia wynagrodzenia dostawcy karty flotowej na poziomie 1,5% od wartości pobranych i przekazanych opłat, co jest wartością odpowiadającą maksymalnym stawkom rynkowym za świadczenie usług pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem. Wysokość prowizji zostanie określona, w drodze rozporządzenia, przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Jednocześnie, mając na uwadze możliwość dynamicznych zmian gospodarczych oraz prawnych, wprowadza się mechanizm ustanawiania wartości stawki prowizji. Koszty ponoszone przez dostawców kart flotowych będą najwyższe w momencie integracji ze SPOE KAS. Z tego względu długookresowo możliwe będzie zmniejszenie prowizji i tym samym ograniczenie kosztów ponoszonych z Funduszu.

W celu zapewnienia ciągłości poboru opłaty elektronicznej wprowadza się obowiązek przekazywania Szefowi KAS w czasie rzeczywistym informacji o zakończeniu świadczenia usług pośrednictwa w zakresie bezgotówkowego dostarczenia usług związanych z pojazdem, w tym usług związanych z rozliczaniem opłat drogowych właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu. Przedmiotowy przepis jest niezbędny w celu uniknięcia sytuacji, w której właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu będzie dokonywał przejazdów po drogach płatnych bez posiadania odpowiedniego zabezpieczenia lub środków na pokrycie należności wynikających z przejazdów po ustaniu świadczenia usług przez dostawcę kart flotowych. Tym samym zdejmuje się odpowiedzialność z dostawcy kart flotowych, który prawidłowo poinformował Szefa KAS o ustaniu świadczenia usług pośrednictwa.

Określa się również sposób postępowania właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu zarejestrowanego w SPOE KAS po zakończeniu świadczenia dla niego usług przez dostawcę kart flotowych. Zobowiązany będzie on przed rozpoczęciem przejazdu po drogach płatnych do złożenia Szefowi KAS zabezpieczenia w przypadku, w którym nadal zainteresowany będzie korzystaniem z usługi w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem tzw. „post-paid”. Regulacja ta wprowadzana jest w celu zapewnienia ciągłości poboru opłat i zabezpieczenia przychodów Funduszu.

W art. 13ibb określono wymogi dla zabezpieczenia ustanawianego przez dostawców kart flotowych z tytułu opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą wnoszonych w imieniu właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu. Ustanowienie zabezpieczenia jest konieczne ze względu na odpowiedzialność dostawcy kart flotowych za ubytek w tych opłatach wnoszonych w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem.

Przewidziano możliwość stosowania różnego rodzaju zabezpieczeń. Zabezpieczenie może być ustanawiane w formie: pieniężnej, gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej, poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań została oceniona na poziomie co najmniej BBB+ albo Baa 1. Określono warunki, które powinno spełniać zabezpieczenie, w tym, że zabezpieczenie ustanawiane jest na okres nie krótszy niż rok. Zaproponowane rozwiązanie zapewni ochronę dochodów z tytułu opłat drogowych wnoszonych za pośrednictwem dostawców kart flotowych.

**Art.13ibc**

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu
e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów, z tego względu zachodzi konieczność jednolitego uregulowania zasad umocowania pełnomocników do wykonywania czynności w imieniu swoich mocodawców. Biorąc pod uwagę, że Szef KAS nie jest organem podatkowym w zakresie wykonywania zadań związanych z poborem opłat drogowych, przepisy działu IV rozdziału 3a Ordynacji podatkowej powinno się stosować odpowiednio.

**Art. 13k ust. 4**

Zmiana przepisu ust. 4 w art. 13k ma na celu doprecyzowanie osób, które podlegać będą sankcjom karnym w przypadku stwierdzenia naruszenia w trakcie kontroli, o której mowa w art. 13l. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2, ust. 2a–2d, wymierza się właścicielowi albo posiadaczowi, albo użytkownikowi pojazdu, albo korzystającemu z drogi w przypadku określonym w art. 13ia ust.19.

**Art. 13n**

Zgodnie z obecnym brzmieniem przedmiotowego przepisu okres przedawnienia naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wynosi 6 miesięcy – po upływie tego okresu nie jest możliwe wszczęcie postępowania w związku ze stwierdzonym naruszeniem. W miejscu należy stwierdzić, że przedmiotowy termin przedawnienia jest aż czterokrotnie krótszy niż okres przedawnienia w przypadku innych naruszeń obowiązków nałożonych na podmioty wykonujące transport drogowy [patrz art. 92c ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.)]. Jednocześnie nowela z dnia 6 maja 2020 r. rozszerzyła katalog podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Oprócz właściciela i posiadacza pojazdu sankcje z tego tytułu ponosić też będą użytkownicy pojazdu oraz korzystający z dróg publicznych niebędący jednocześnie właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu. Stwarza to konieczność dokonywania przez organ kontrolny bardziej dogłębnych ustaleń w celu ustalenia podmiotu odpowiedzialnego za naruszenie, a także stwarza ryzyko podejmowania przez podmioty zobowiązane prób wzajemnego przerzucania się odpowiedzialnością, czego konsekwencją może być przedawnienie naruszenia na mocy art. 13n ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W związku z powyższym, w celu zapewnienia szczelności SPOE KAS i ograniczenia niepożądanych zachowań korzystających z dróg, proponuje się wydłużenie okresu przedawnienia do 9 miesięcy oraz przesądzenie, że pierwsze wszczęcie postępowania na podstawie art. 13k ust. 1–2d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przerywa bieg przedawnienia.

**Art. 13na**

Przepis doprecyzowuje katalog czynów sankcjonowanych, stanowiących naruszenie obowiązków nałożonych w ustawie, na kierującego o rozpoczęcie przejazdu:

1. bez numeru referencyjnego, o którym mowa w art. 13ia ust. 8;
2. pojazdem, który nie został przez właściciela, posiadacza albo użytkownika wyposażony w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny, albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie tych danych.

Wypełnienie sankcjonowanych obowiązków jest konieczne do uiszczenia opłaty elektronicznej, z tego względu zasadne jest, aby za ich naruszenie groziła sankcja.

**Art. 13naa**

Wprowadza się też zakaz posiadania zakrytych lub ozdobionych tablic rejestracyjnych oraz znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają ich czytelność, oraz zakaz umieszczania tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone. Adresatem tego zakazu jest kierujący pojazdem samochodowym. Celem jest wprowadzenie możliwości nałożenia sankcji adekwatnej (równej) za nieuiszczenie opłaty elektronicznej, co zagwarantuje, że takie zachowanie nie będzie opłacalnym ekonomicznie sposobem postępowania w celu uniknięcia uiszczenia opłaty. Czytelność tablic rejestracyjnych jest niezbędnym warunkiem do identyfikacji pojazdu na drodze i kontroli obowiązków uiszczenia opłat drogowych.

**Art. 13p**

Celem wprowadzenia uregulowań art. 13p jest określenie sposobu współpracy Szefa KAS z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad lub koncesjonariuszem w zakresie zmiany organizacji ruchu. Zapewnienie właściwej organizacji ruchu jest niezbędne w celu zapewnienia prawidłowego, skutecznego i bezpiecznego poboru opłaty za przejazd autostradą lub poboru opłaty elektronicznej. Zobowiązanie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub koncesjonariusza, jako zarządcy dróg, do uzgodnienia organizacji ruchu w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku jest konieczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, prawidłowości poboru opłaty oraz właściwego oznakowania.

**Art. 40a ust. 5**

Nadanie nowego brzmienia delegacji do wydania rozporządzenia ma na celu jego uzupełnienie o określenie:

1. trybu, sposobu i terminu przekazywania środków finansowych pochodzących z kar grzywny na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, o których mowa w art. 13na ust.1 i art. 13naa ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
2. warunków wnoszenia opłaty elektronicznej;
3. trybu, sposobu i terminu dokonywania zwrotu opłaty elektronicznej w przypadku, gdy opłata ta została wniesiona w kwocie wyższej niż należna oraz nienależnie pobranej opłaty elektronicznej;
4. trybu, sposobu i terminu dokonywania zwrotu zabezpieczenia.

Rozszerzenie upoważnienia pozwoli na uregulowanie w rozporządzeniu spraw, które w dotychczasowym systemie viaTOLL były regulowane w umowie z użytkownikiem lub ogólnych warunkach umowy tzw. OWU.

**3. Zmiana w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji**

Celem zmian zaproponowanych w ustawiez dnia 17 czerwca 1966 r.o postępowaniu egzekucyjnym w administracji jest umożliwienie stosowania przepisów tej ustawy do dochodzenia w drodze egzekucji administracyjnej opłaty dodatkowej pobieranej w przypadku niewniesienia opłaty za przejazd autostradą. W związku z tym w art. 3a w § 1 we wprowadzeniu do wyliczenia dodano wyrazy „oraz opłat dodatkowych” oraz po pkt 4 dodano pkt 4a, umożliwiając tym samym prowadzenie egzekucji administracyjnej „z wezwania do wniesienia opłaty dodatkowej”. Ponadto uzupełniono katalog dokumentów, w oparciu o które stosuje się egzekucję administracyjną, o ile zostało w nich zamieszczone pouczenie, że stanowią one podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego, o wezwanie do wniesienia opłaty dodatkowej.

**4. Zmiana w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji**

W projektowanym art. 37gd ust. 1 do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, uprawnieni będą również funkcjonariusze Policji przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, stąd potrzeba zmiany w art. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2020 r. poz. 360, z późn. zm.) przez zmianę ust. 3 i uchylenie ust. 4**.**

**5. Zmiana w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa**

Obsługa użytkowników SPOE KAS będzie prowadzona z wykorzystaniem serwisu
e-Urząd Skarbowy integrującego e-usługi Ministerstwa Finansów. W ramach e-Urzędu możliwe będzie dokonanie czynności w zakresie wniesienia opłaty za przejazd lub uiszczenia opłaty elektronicznej. Proponowany przepis uchroni użytkowników e-Urzędu od konieczności ponownego składania pełnomocnictw w celu wykonywania czynności związanych z opłatami drogowymi. Biorąc pod uwagę sposób funkcjonowania e-Urzędu, zasadne jest, aby istniał jednolity zakres czynności, jakie pełnomocnicy mogą wykonywać w imieniu swoich mocodawców.

**6. Zmiana w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia**

W związku z faktem, że w art. 13naa ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przewidziano karę grzywny w wysokości 1500 zł, niezbędne jest dokonanie zmiany w art. 96 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. –Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, przez dodanie § 1ac do tego artykułu. Tym samym został poszerzony katalog wysokości kar grzywny przewidzianych w tym kodeksie.

**7. Zmiana w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym**

Wszystkie zmiany proponowane w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym stanowią konsekwencję nadania Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) uprawnień do prowadzenia kontroli wnoszenia opłat i nakładania grzywien w związku z wdrożeniem nowego systemu poboru opłat za przejazd autostradą. Konieczne jest w szczególności przesądzenie w ww. ustawie regulującej ustrój ITD, że kompetencje nadane ITD na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (np. do dokonywania szczegółowych czynności kontrolnych) obejmują również ww. nowe zadania nałożone na ITD na mocy procedowanej nowelizacji.

**8. Zmiany w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne**

Z uwagi na planowane wdrożenie Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz zważywszy, że:

1. przed rozpoczęciem przejazdu po drodze płatnej nałożony jest obowiązek rejestracji w systemie,
2. najwygodniejszym sposobem uwierzytelniania użytkowników w systemach podmiotów publicznych jest profil zaufany,
3. profil zaufany może być używany przez kierowców wielokrotnie

− proponuje się wprowadzenie zmian polegających na uchyleniu art. 20ca ustawy zdnia 17 lutego 2005 r.o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, z późn. zm.), który stanowi podstawę wydania tymczasowego profilu zaufanego z ograniczonym 3-miesięcznym okresem ważności, oraz jednocześnie metoda potwierdzania tymczasowego profilu zaufanego zostanie wprowadzona jako metoda alternatywna dla potwierdzania profilu zaufanego.

Postulowana zmiana zostanie zrealizowana w taki sposób, że dotychczasowa metoda potwierdzania tożsamości osoby fizycznej w trybie wideoidentyfikacji stosowana przed wydaniem tymczasowego profilu zaufanego umocowana w art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r.o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne znajdzie zastosowanie jako jeszcze jeden sposób potwierdzania profilu zaufanego, przy czym jego ważność i możliwość przedłużania tej ważności będzie ustalana na zasadach dotychczasowych dotyczących profilu zaufanego potwierdzanego w sposób określony w art. 20c tej ustawy.

W okresie funkcjonowania usługi zdalnego potwierdzania tożsamości w trybie wideoidentyfikacji potwierdzono do końca roku 2020 prawie 38 tysięcy profili zaufanych, co znaczy, że usługa wychodzi naprzeciw obecnemu zapotrzebowaniu.

Zakładając rozwój metod wideoidentyfikacji i, co za tym idzie, możliwe stopniowe zastępowanie w ten sposób potwierdzania tożsamości podczas fizycznej obecności osoby okazującej dokument tożsamości, nowe przepisy zakładają możliwość upoważnienia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji jednostki podległej lub nadzorowanej do potwierdzenia profilu zaufanego przy użyciu takiej metody (art. 20cb ust. 4 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r.o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne).

Ponadto, mając na uwadze, że metody zdalnej weryfikacji tożsamości osoby fizycznej wykorzystujące weryfikację wizerunku przekazywanego za pośrednictwem transmisji audiowizualnej, nawet stosowane łącznie z dodatkowymi czynnikami zwiększającymi bezpieczeństwo, o których mowa w projektowanym art. 20cb ust. 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r.o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, są rozwiązaniami nowymi i, co za tym idzie, mogą przejściowo okazać się niewystarczająco bezpieczne dla wydania środka identyfikacji elektronicznej, przewiduje się w takich przypadkach możliwość natychmiastowego zawieszenia lub zaprzestania świadczenia usługi opartej o taką metodę (art. 20cb ust. 6).

**9. Zmiana w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej**

**Art. 2 ust. 2**

Z uwagi na przejęcie przez Szefa KAS zadań w zakresie poboru opłat za przejazd autostradą oraz realizacji kontroli związanych z prawidłowością wypełnienia tego obowiązku rozszerzeniu uległ katalog zadań Szefa KAS na podstawie projektowanej ustawy. W związku z faktem, że kontrola prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty, będzie wykonywana przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, stosownej zmiany należy dokonać w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 422, z późn. zm.).

**Art. 54 ust. 2**

Konieczność uzupełnienia tego przepisu wynika z faktu, że kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą będzie podlegać kontroli celno-skarbowej.

**Art. 62 ust. 5**

Charakter wykonywanych zdań implikuje również dokonanie zmiany w art. 62 ust. 5 gdzie niezbędnym jest dodanie nowej lit. w pkt 1, co umożliwi realizację czynności kontrolnych na podstawie stałego upoważnienia.

**Art. 62 ust. 6**

Biorąc pod uwagę zwiększenie zakresu kontroli celno-skarbowej na drogach publicznych i drogach wewnętrznych na ogólnych zasadach, kontrola będzie wykonywana przez umundurowanego funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, a legitymacja będzie okazywana na żądanie.

**Art. 69 ust. 1**

Mając na względzie, że kontrole prowadzone na drogach publicznych i drogach wewnętrznych są realizowane przez różne służby, a tryb ich przeprowadzenia wynika wprost z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. − Prawo o ruchu drogowym, funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej w trakcie realizacji przedmiotowych czynności podczas kontroli celno-skarbowej będą stosowali ten sam tryb, jak pozostałe służby.

**10. Zmiana w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw**

W okresie przejściowym, od dnia uruchomienia SPOE KAS do dnia wygaszania dotychczasowego systemu do poboru opłaty elektronicznej, Szef KAS może uniemożliwić korzystanie z urządzeń pokładowych tzw. OBU w technologii DSRC, w przypadku gdy za ten sam przejazd po drogach publicznych, dokonany tym samym pojazdem została uiszczona opłata elektroniczna w nowym systemie. Pozwoli to zapobiec konsekwencjom błędów użytkowników polegających na dwukrotnym uiszczeniu opłaty elektronicznej ze względu na pozostawienie w pojedzie urządzenia OBU i jednoczesnemu wnoszeniu opłaty w nowym systemie.

Zmiana dodająca ust. 5a do art. 12 przedmiotowej ustawy jest w istocie zabiegiem porządkowym, precyzującym formę składania wniosku, o którym mowa w art. 12 ust. 5 przedmiotowej ustawy, dotyczącym zwrotu środków znajdujących się na koncie użytkownika w Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Dodany ust. 5 reguluje, że wniosek o zwrot środków na koncie użytkownika składa się w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 13hb ust. 1bb ustawy zmienianej w art. 1, tj. Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

**11. Przepisy przejściowe i o wejściu w życie**

**Art. 11**

Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS korzystający z systemu będą wnosić opłatę za przejazd autostradą lub opłatę elektroniczną w tym systemie. W związku z tym nie ma potrzeby, aby te pojazdy zatrzymywały się w punktach poboru opłat. Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS Szef KAS udostępni możliwość przejazdu wyznaczonym pasem przez plac poboru opłat, w celu obsługi grupy pojazdów korzystających z nowego systemu, np. przez podniesienie barier ruchomych (szlabanów). Przejazd wyznaczonym pasem będzie też możliwy dla pojazdów odbywających przejazd wyłącznie bezpłatną obwodnicą Gliwic oraz pojazdami zwolnionymi z opłat drogowych, np. pojazdami służb ratunkowych. Dodatkowo w okresie od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS do dnia wygaszenia systemu viaTOLL przejazd wyznaczonym pasem jest możliwy, jeżeli opłata za przejazd autostradą wnoszona jest w systemie viaTOLL z wykorzystaniem urządzenia pokładowego, jednak z wyłączeniem użytkowników korzystających z urządzeń viaAUTO w trybie przedpłaconym dla anonimowych użytkowników. Kierujący, którzy zdecydowali się korzystać z urządzeń viaAUTO, w tym trybie (anonimowym) będą musieli przejechać pozostałymi pasami ruchu ze względu na brak możliwości identyfikacji, czy dla danego numeru rejestracyjnego opłata została wniesiona.

**Art. 12 i art. 17**

W celu uniknięcia sytuacji, gdy wprowadzenie wyznaczonego pasa zostanie wykorzystane przez kierujących do uniknięcia uiszczenia opłaty za przejazd, wprowadza się zakaz wjazdu przez kierującego na autostradę pod groźbą sankcji w postaci mandatu karnego (art. 12). Od dnia uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS będzie również pobierana opłata dodatkowa w przypadku nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą (art. 17).

**Art. 13**

Przewiedziano możliwości obowiązywania po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy umowy, zawartej na podstawie art. 37gc ust. 2 ustawy o autostradach płatnych, na użyczenie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Szefowi KAS gruntów na realizację zadań związanych z poborem opłat za przejazd autostradą. Ponieważ zaproponowana zmiana ww. art. 37gc ust. 1 dotyczy jedynie rozszerzenia zadań (o kontrolę prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą), na których cele użyczane są przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad grunty, nie ma potrzeby zawierania nowej umowy, szczególnie, że w zaproponowanym przepisie przewidziano również możliwość dokonywania jej zmian.

**Art. 14 i art. 15**

Do umów koncesyjnych lub umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. poz. 1387), będą miały zastosowanie nowe przepisy dotyczące możliwości przejęcia przez Szefa KAS poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych.

Z uwagi na fakt, że nowelizacja przepisów nie zakłada, w chwili obecnej, rozszerzenia sieci płatnych autostrad, opłata za przejazd autostradą lub jej odcinkiem według nowych zasad będzie pobierana na tych autostradach lub jej odcinkach, na których opłaty te były pobierane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 16 i art. 18**

Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach zarządzanych przez Głównego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zostanie wprowadzony z dniem wygaśnięcia umów na obsługę manualnego poboru opłat, czyli 1 grudnia 2021 r.

Od dnia uruchomienia SPOE KAS możliwe będzie wnoszenie opłaty za przejazd autostradą poprzez przekazywanie danych geolokalizacyjnych, analogicznie jak dla pojazdów ciężkich. Możliwość ta zostaje wprowadzona w miejsce dotychczasowej metody uiszczania opłaty za przejazd w systemie elektronicznym z wykorzystaniem urządzeń viaAUTO, które nie będą mogły być wykorzystane po wygaszeniu systemu viaTOLL. Możliwość korzystania z wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu o dane geolokalizacyjne w okresie przejściowym do dnia 1 grudnia 2021 r. nie będzie dotyczyła motocykli, które również dziś nie mogą wnosić opłaty za przejazd z wykorzystaniem urządzenia viaAUTO.

Wprowadza się analogiczne zasady w przypadku rozliczeń pozostałego salda na kontach użytkowników jak w przypadku opłaty elektronicznej uregulowane w ustawie z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Do dnia wygaszenia systemu viaTOLL obsługa użytkownika będzie odbywała się na dotychczasowych zasadach. Po wygaszeniu systemu viaTOLL, ze względu na zakończenie umów na obsługę użytkowników w zakresie telefonicznego centrum obsługi klienta oraz sieci dystrybucji, zwrot środków będzie odbywał się na elektroniczny wniosek użytkownika. W przypadku gdy wnoszenie opłaty odbywało się w trybie przedpłaconym dla anonimowych użytkowników, w celu potwierdzenia, że osoba uprawniona składa wniosek, wymagane będzie załączenie dokumentu potwierdzającego zakup urządzenia lub potwierdzenie dokonania wpłaty na konto użytkownika. Określono, że po upływie 12 miesięcy od dnia wygaszenia systemu viaTOLL niezwrócone środki nie podlegają zwrotowi i stanowią dochód Krajowego Funduszu Drogowego.

Na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zawierano umowy dotyczące korzystania z dróg krajowych lub ich odcinków. Przy zmianie rozporządzenia w przepisach przejściowych określano, że umowy (…) zawarte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, pozostają ważne przez okres, na który zostały zawarte. Umowy dotyczą *sensu stricto* władczego działania państwa, to jest poboru danin publicznych, co w oczywisty sposób pozostaje w sprzeczności z przyjętą formułą kontraktową. Z tych względów nie jest jasny charakter prawny zawartych umów.

W celu rozwiązania wszelkich wątpliwości i jasnego wskazania stanu prawnego, biorąc pod uwagę wygaszenie systemu viaTOLL, w przepisach przejściowych określono, że odpowiednio z chwilą wygaszenia systemu viaTOLL umowy te wygasną z mocy prawa.

Uregulowano również kwestię możliwości wnoszenia opłaty za przejazd autostradą przy wykorzystaniu dotychczasowego systemu z wykorzystaniem urządzeń pokładowych viaAUTO do dnia jego wygaszenia, co ogłosi minister właściwy do spraw finansów publicznych, w drodze obwieszenia.

**Art. 19**

Nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2022 r. czynności przewidziane w art. 13iba ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych będą mogły być wykonywane za pośrednictwem przedsiębiorcy, z którym minister właściwy do spraw finansów publicznych zawarł umowę o świadczenie usługi pośredniej obsługi klienta Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w trybie określonym w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych. Przed wejściem w życie przepisów projektowanej ustawy zostało wszczęte i zakończone postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego nr R/7/20/PO/G/416. Celem przepisu przejściowego jest, aby projektowane przepisy umożliwiły wykonanie wiążącej Skarb Państwa umowy. Przepisy zostały sformułowane biorąc pod uwagę możliwość wcześniejszego rozwiązania umowy lub zaprzestania jej wykonywania, np. ze względu na bankructwo przedsiębiorcy. W takim przypadku możliwe będzie zastosowanie nowego trybu wyłaniania podmiotów świadczących ten zakres usług na rzecz użytkowników SPOE KAS.

**Art. 20**

Przewidziano przepisy przejściowe, które spowodują, że kilkadziesiąt tysięcy tymczasowych profili zaufanych potwierdzonych w sposób, o którym mowa w art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, nie będzie wymagało ponownej weryfikacji tożsamości ich posiadaczy, aby mogły stać się profilami zaufanymi bez ograniczeń ważności i braku możliwości samodzielnego przedłużania.

Wnioski o utworzenie tymczasowego profilu zaufanego złożone przed dniem wejścia w życie ustawy zostaną rozpatrzone na podstawie dotychczasowych przepisów, tj. art. 20ca ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Tymczasowe profile zaufane potwierdzone po wejściu w życie ustawy również zostaną przekształcone z mocy prawa w profile zaufane o standardowym okresie ważności i z możliwością ich przedłużania samodzielnie przez posiadacza tego profilu.

**Art. 21**

Projekt przewiduje zachowania w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do czasu wydania nowego rozporządzenia, nie dłużej jednak niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Projektowany przepis pozwala także na dokonywanie zmian w dotychczasowym rozporządzeniu, precyzując jednocześnie, że zmiany te mogą odbywać się na podstawie przepisów dotychczasowych.

**Art. 22**

Stosownie do postanowień ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) projekt ustawy zawiera maksymalny limit wydatków dla Szefa KAS, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Komendanta Głównego Policji oraz mechanizmy korygujące, mające zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków. Limit wydatków dla Szefa KAS został ustalony w oparciu o szacowane koszty realizacji nowych zadań, tj. zmiany sposobu poboru opłaty przez Szefa KAS dla odcinków autostrad, na których obecnie pobór opłaty za przejazd prowadzi Szef KAS, tzw. państwowe autostrady płatne. Wejście w życie przedmiotowej ustawy nie wpłynie na poziom wydatków Krajowej Administracji Skarbowej, planowanych corocznie w ustawach budżetowych. Wykazane w limicie koszty realizacji nowych zadań zostaną bowiem sfinansowane w ramach obecnie planowanych wydatków w ramach części budżetu państwa, w szczególności w ramach wydatków na działalność Krajowej Administracji Skarbowej, przez stosowne przesunięcia i zagospodarowanie obecnego potencjału rzeczowego i kadrowego.

Maksymalny limit wydatków dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczy wydatków na zakup i utrzymanie wyposażenia do realizacji zadań kontrolnych. Z kolei limit wydatków dla Komendanta Głównego Policji dotyczy kosztów integracji systemów teleinformatycznych Policji z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Ze względu na to, że wydatki te będą miały charakter jednorazowy, przewidziano wyłączenie stosowania mechanizmu korygującego, w sytuacji gdy ponoszone wydatki są zgodne z planem finansowym.

**Art. 23**

Projektowane przepisy wejdą w życie po upływie 14 dni od daty ogłoszenia ustawy, z wyjątkiem przepisów:

1. stanowiących podstawę wydania aktów wykonawczych określających prowizję za wydanie biletów autostradowych oraz dla dostawców kart flotowych, które wejdą w życie po upływie 60 dni, co pozwoli przedsiębiorcom zainteresowanym świadczeniem tego typu usług na uzyskanie wiążącej informacji o wysokości prowizji jeszcze przed podpisaniem umowy;
2. regulujących możliwość waloryzowania stawki opłaty elektronicznej, które wejdą w życie w dniu 1 października 2021 r.;
3. dotyczących możliwości uiszczenia opłaty za przejazd autostradą za pośrednictwem elektronicznego biletu autostradowego, którego wprowadzenie zasady użytkowania oraz ponoszenia sankcji zostały uregulowane w art. 1 pkt 2 lit. a, d i e w zakresie art. 37a ust. 9–27, ust. 28 pkt 1 lit a i ust. 30, 34 i 35, które wejdą w życie od dnia 1 grudnia 2021 r. Data ta wynika z okresu obowiązywania umów z podwykonawcami świadczącymi usługę manualnego poboru opłaty za przejazd na odcinkach autostrad A2 Konin – Stryków oraz A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica. Świadczenie usługi manualnego poboru opłaty za przejazd na przedmiotowych odcinkach będzie trwało, na podstawie przytoczonych umów, do dnia 30 listopada 2021 r.

**Informacje dotyczące projektu:**

Projektodawca przeprowadzi ocenę skutków dla ochrony danych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) w związku z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów oraz konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacji. Do projektu ustawy nie wniesiono zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej.