**Uzasadnienie**

1. **Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy**

Przedmiotowy projekt ustawy ma na celu implementację przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii* (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45), zwanej dalej „Dyrektywą”, w zakresie w jakim jest konieczne zapewnienie jego prawidłowego stosowania w krajowym porządku prawnym.

Na mocy projektowanej ustawy zmianie ulegną następujące akty prawne:

1. *ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.);
2. *ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. 2022 r. poz. 659, z późn. zm.);
3. *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.);
4. *ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 z późn. zm.);
5. *ustawa z dnia z dnia 16 listopada 2016 r.* *o Krajowej Administracji Skarbowej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 813, z późn. zm.).

Znacząca część zagadnień ujętych w Dyrektywie była dotychczas przedmiotem *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie* (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124, z późn. zm.) oraz wydanej na jej *podstawie decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych* (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11). Powyższe przepisy unijne stworzyły ramy prawne umożliwiające oferowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (European Electronic Toll Service), zwanej dalej „usługą EETS”, certyfikowanym dostawcom, zwanym dalej „dostawcami EETS”. Usługa EETS ma na celu umożliwienie użytkownikom, którzy podpiszą umowę z dostawcą EETS, uiszczanie opłat za przejazdy po drogach i obiektach infrastruktury drogowej na terenie Unii Europejskiej w systemach elektronicznych poprzez zawarcie jednej umowy z dostawcą EETS i za pomocą jednego urządzenia pokładowego (tzw. OBU). Przepisy unijne uregulowały prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty oraz użytkowników EETS. Dotyczą one również wymiany informacji między państwami członkowskimi, podmiotami pobierającymi opłaty, dostawcami EETS, użytkownikami dróg oraz Komisją Europejską w celu zapewnienia prawidłowości funkcjonowania usługi EETS. Wprowadzono ponadto wymagania, które powinny spełniać podmioty zaangażowane w świadczenie usługi EETS. Ustalono wreszcie specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do prawidłowego świadczenia tej usługi oraz podstawowe zasady jej świadczenia. Powołane przepisy unijne zostały wdrożone do prawa polskiego *ustawą z dnia 13 maja 2016 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. poz. 770), która weszła w życie w dniu 18 czerwca 2016 r.

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

W konsekwencji, podstawowymi założenia wdrożenia i funkcjonowania usługi EETS są:

1. jedna umowa, którą użytkownik EETS zawiera z jednym dostawcą EETS, umożliwiająca rozliczanie opłat pobieranych w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie UE,
2. jedno rozliczenie, które otrzymuje użytkownik EETS za naliczone mu opłaty pobierane w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej UE w danym okresie,
3. jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe, które pozwala na naliczanie opłat podczas podróżowania po sieciach drogowych UE.

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

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

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

1. znaczne bariery wejścia na rynek dla dostawców EETS, w tym dyskryminacja dostawców w stosunku do działających już w danych państwach krajowych operatorów poboru opłat drogowych, długie i zmieniające się procedury udzielania zezwoleń na świadczenie usługi EETS oraz brak spełniania przez systemy elektroniczne norm wynikających z prawa unijnego;
2. nałożenie na dostawców EETS zbyt wygórowanych wymagań warunkujących świadczenie przez nich usługi EETS, w tym obowiązek rozpoczęcia świadczenia usług we wszystkich państwach członkowskich w ciągu 24 miesięcy od oficjalnej rejestracji w państwie siedziby tego dostawcy oraz obowiązek obsługi rynku pojazdów lekkich kosztownymi urządzeniami pokładowymi ze wspomaganiem satelitarnym, podczas gdy w czasie przeprowadzania oceny żaden z systemów elektronicznego poboru opłat dla pojazdów lekkich nie korzystał z pozycjonowania satelitarnego;
3. brak podstawy prawnej na poziomie UE w zakresie wymiany danych rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi w celu wzajemnego egzekwowania obowiązku uiszczania opłat drogowych, w wyniku czego, jak oszacowała KE, występuje uszczuplenie przychodów na całym obszarze Wspólnoty z tytułu niepobranych opłat drogowych w kwocie ok. 300 mln EUR rocznie.

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

KE przyjęła ostatecznie wariant strategiczny dalszego uregulowania i funkcjonowania usługi EETS w drodze rynkowej, a wszystkie problemy miały zostać rozwiązane poprzez przyjęcie Dyrektywy kompleksowo regulującej najistotniejsze sprawy związane z usługą EETS, przy czym część kwestii, szczególnie technicznych i administracyjnych, miała zostać uregulowana w aktach wykonawczych wydanych przez KE na podstawie Dyrektywy. Wariant ten został wybrany ze względu na swoją wysoką skuteczność i najwyższą wydajność (koszty vs. korzyści) w realizacji celów, przy ogólnie pozytywnych skutkach ubocznych. Łączne szacowane przez KE korzyści netto preferowanego wariantu strategicznego (korzyści minus koszty) wynoszą 254 mln EUR do roku 2025.

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

Obecnie w RP żaden dostawca EETS nie świadczy usługi EETS, lecz zostały już zawarte umowy przez podmiot pobierający opłatę elektroniczną z 2 dostawcami EETS i zgłaszają się dostawcy zainteresowani taką możliwością, prowadzący prace aby spełnić wymagane ku temu warunki. Usługa EETS jest natomiast już oferowana w niektórych innych krajach UE np. w Niemczech, Belgii czy Austrii.

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

1. Szef Krajowej Administracji Skarbowej, który pobiera opłatę elektroniczną od pojazdów ciężkich i autobusów, w elektronicznym systemie poboru opłat wykorzystującym technologię radiową (do dnia 30 września 2021 r.) oraz w systemie opartym na pozycjonowaniu satelitarnym (od 24 czerwca 2021 r). Fakultatywnie pobiera w sposób elektroniczny opłatę za przejazd autostradami państwowymi od samochodów osobowych w nowym i starym systemie;
2. koncesjonariusz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (autostrada A4 na odcinku Katowice – Kraków), który umożliwia wnoszenie opłat w systemie elektronicznym, zarówno za pośrednictwem OBU, jak i z wykorzystaniem technologii ANPR;
3. koncesjonariusz Gdańsk Transport Company S.A. (autostrada A1 na odcinku Gdańsk – Toruń), który umożliwia wnoszenie opłat w systemie elektronicznym wykorzystującym technologię ANPR.

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

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

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

- rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylenia decyzji 2009/750/WE z dnia 28 listopada 2019 r.

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

1. **Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

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

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

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

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

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

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

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

1. wprowadzenie jednoznacznego obowiązku wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty wraz z określeniem podstawowych zasad ustalania jego wysokości

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

1. wprowadzenie obowiązku upoważnienia dostawców EETS przez podmioty pobierające opłaty do wystawiania użytkownikom EETS dokumentów księgowych związanych   
   z ponoszeniem opłat drogowych

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

1. nałożenie nowych obowiązków na podmioty świadczące krajowe usługi poboru opłat drogowych w zakresie sposobu prowadzenia księgowości i udostępniania organom pojednawczym informacji o wynagrodzeniu otrzymywanym z tytułu świadczenia tej usługi

W celu zapewnienia możliwości porównania wynagrodzeń płaconych przez podmioty pobierające opłaty wykonawcom/operatorom elektronicznych systemów poboru opłat z wynagrodzeniami oferowanymi dostawcom EETS wprowadza się obowiązek prowadzenia odrębnej księgowości. Oprócz tego organom pojednawczym rozpoznającym spory dotyczące usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty nadano nowe uprawnienie do uzyskiwania informacji o sposobie ustalania ww. wynagrodzenia w celu weryfikacji czy dostawcy EETS nie są dyskryminowani.

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

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

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

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

1. obowiązek zapewnienia prawidłowego działania urządzenia pokładowego EETS podczas przejazdu po obszarze EETS,
2. obowiązek zapewnienia, że urządzenie pokładowe EETS jest używane podczas przejazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia dostarczoną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS,
3. obowiązek zapewnienia, w sytuacji gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jedno urządzenie pokładowe, że prawidłowo działać będzie urządzenie pokładowe EETS, które umożliwia pobór opłat na danym obszarze EETS,
4. obowiązek przekazania zgodnych ze stanem faktycznym danych dostawcy EETS niezbędnych do prawidłowej realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS, w tym danych, na podstawie których ustala się wysokość opłaty za przejazd.

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

1. określenie podstawowych elementów umowy zawieranej przez użytkownika EETS z dostawcą EETS

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

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

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

1. wyznaczenie organu dedykowanego do wstępnych kontaktów administracyjnych pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty

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

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

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

Oprócz kwestii związanych z usługą EETS projekt ustawy zakłada wprowadzenie w przepisach krajowych zupełnie nowego mechanizmu ustanowionego Dyrektywą, to jest transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych. Co istotne, w zamierzeniu prawodawcy unijnego mechanizm ten będzie dotyczył wszystkich opłat drogowych niezależnie od tego, w jakim systemie są one pobierane. Tak więc omawianą regulacją mogą zostać objęte m. in. systemy elektroniczne i manualne (bramkowe) czy też systemy winietowe, oczywiście, jeśli przepisy danego państwa wprowadzają sankcję za naruszenie obowiązku uiszczenia tych opłat. Wskazać przy tym należy, że dla wymiany danych bez znaczenia pozostaje rodzaj sankcji stosowanych w danym państwie (odpowiedzialność administracyjna albo karno-wykroczeniowa). Tak więc przepisy o transgranicznej wymianie danych będą miały zastosowanie niezależnie od kwalifikacji prawnej popełnionego naruszenia. Dzięki temu rozwiązaniu każde państwo członkowskie będzie w stanie pozyskać informacje o podmiocie naruszającym przepisy z państwa rejestracji pojazdu, nawet jeśli pojazd opuścił terytorium państwa, na którym popełniono naruszenie. Na podstawie uzyskanych w ten sposób informacji będą mogły zostać podjęte czynności w celu wymierzenia sankcji podmiotowi, który dopuścił się naruszenia.

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

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

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

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

1. **Uzasadnienie szczegółowe przepisów projektowanej ustawy - zmiany w ustawie o drogach publicznych**

**1) art. 4**

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

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

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

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

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

Projektodawca, w celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości, wprowadza ponadto na gruncie przepisów ustawy o drogach publicznych definicję „upoważnionego przedstawiciela”, a więc przedstawiciela w rozumieniu art. 4 pkt 25 *ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* (Dz. U. z 2021 r. poz. 514), uprawnionego do reprezentowania dostawcy EETS przy ocenie przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS posiadanych przez tego dostawcę.

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

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

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

**2) art. 13haa**

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

**3) art. 13i**

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

Po pierwsze, dostosowuje się nazewnictwo technologii poboru opłat do terminologii stosowanej w Dyrektywie tak aby zapewnić pełną spójność obowiązujących regulacji. W tym kontekście dokonuje się więc częściowej implementacji art. 3 ust. 1 Dyrektyw (w pozostałym zakresie przepis ten jest już wdrożony do krajowego ustawodawstwa).

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

Kolejny przepis, dodawany w ust. 1c, ma na celu jednoznaczne przesądzenie, że dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek. Powyższe przesądzenie jest konieczne ze względu na stosunkowo skomplikowany układ stosunków prawnych i podział obowiązków związanych z poborem i uiszczaniem opłat za przejazd pomiędzy dostawcą EETS, użytkownikiem EETS i podmiotem pobierającym opłaty. Jak wskazuje preambuła do Dyrektywy usługa EETS jest usługą rynkową, a więc jest to działalność gospodarcza w rozumieniu *ustawy z dnia 6 marca 2018 r.– Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. z 2021 r. poz. 162), której immanentną cechą, zgodnie z art. 3 tej ustawy, jest działanie we własnym imieniu. Wskazuje na to zresztą definicja usługi EETS (art. 2 pkt 5 w zw. z pkt 1 Dyrektywy). Co do zasady, z wyłączeniem przypadków, gdy Dyrektywa albo wydane na jej podstawie akty wykonawcze wyraźnie nakładają na użytkowników EETS konkretne obowiązki związane z procesem uiszczania opłat, to Dostawca EETS ponosi odpowiedzialność za realizację obowiązku wniesienia opłat za przejazd naliczonych za pomocą urządzenia pokładowego EETS. Dalsze rozliczenia w tym zakresie pomiędzy dostawca EETS a użytkownikiem EETS pozostają poza zainteresowaniem podmiotu pobierającego opłaty, co wynika z art. 10 ust. 2 i art. 14 ust. 1 Dyrektywy. Poza tym rzeczony przepis implementuje art. 21 ust. 1 zdanie czwarte Dyrektywy, zgodnie z którym państwo członkowskie nie ponosi odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez nie rejestrze dostawców EETS. W ocenie projektodawcy w pełni uprawnione jest rozciągnięcie ww. regulacji także na tych dostawców EETS, którzy działają na obszarze RP, a są zarejestrowani w innych państwach członkowskich UE. W tym ostatnim przypadku bowiem dostawcy EETS zawierają umowy bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty, bez konieczności spełnienia dodatkowych warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej w postaci uzyskania pozytywnej decyzji rejestracyjnej ministra właściwego do spraw transportu. Dostawca EETS działa bowiem na własny rachunek, a wiec to on ponosi, z zastrzeżeniami wynikającymi z przepisów powszechnie obowiązującego prawa, ryzyko związane ze świadczeniem usługi EETS i to jego obciążają wszelkie ewentualne negatywne konsekwencje z nią związane, także finansowe.

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

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

Pełnej implementacji art. 2 pkt 11 Dyrektywy projektodawca dokonuje w nowym ust. 31, który w ślad za Dyrektywą definiuje urządzenie pokładowe na potrzeby poboru w systemie elektronicznego poboru opłat. Na tej podstawie będzie możliwe ustalenie czy urządzenie do poboru opłat stosowane w danym systemie poboru opłat spełnia ogólne wymagania do uznania go za takowe w rozumieniu Dyrektywy. Przedmiotowa zmiana jest wynikiem tego, że nowe regulacje Dyrektywy poprzez urządzenie pokładowe uznają każde urządzenie stosowane do poboru opłat w elektronicznym systemie poboru opłat, a wiec nie tylko dedykowane urządzenie pokładowe instalowane w pojeździe w tradycyjnym rozumieniu, ale także urządzenia mobilne (np. Smartphone) z odpowiednim oprogramowaniem czy zewnętrzne systemy lokalizacyjne. Zwiększa to możliwość dostawców EETS w zakresie udostępniania urządzeń do poboru opłat różnych typów, dostosowanych do potrzeb poszczególnych użytkowników EETS.

Z kolei w ust. 32 wdrażana jest norma zawarta w art. 3 ust. 3 Dyrektywy, która wprowadza dodatkowe wymagania dotyczące urządzeń na potrzeby pobierania opłat w systemach wykorzystujących technologię pozycjonowania satelitarnego, wprowadzanych do obrotu po dniu 19 października 2021 r. Urządzenia te powinny być bowiem zdolne do komunikowania się z systemami GALILEO i EGNOS.

Ze względu na Dyrektywę, jak i wydane na jej podstawie rozporządzenie delegowane Komisji 2020/203 w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych, konieczne jest zmodyfikowanie zawartych w art. 13i przepisów określających obowiązki korzystających z dróg publicznych w związku z obowiązkiem ponoszenia opłaty elektronicznej. Według projektodawcy w świetle regulacji unijnych należy przyjąć, że to na użytkowniku EETS spoczywa obowiązek zapewnienia prawidłowego działania urządzenia EETS podczas przejazdu drogą płatną. Wynika to przede wszystkim z art. 3 ust. 2 rozporządzenia 2020/203, zgodnie z którym użytkownicy EETS podejmują wszelkie możliwe środki celem zapewnienia sprawności urządzenia pokładowego w czasie poruszania się pojazdu po obszarze objętym EETS, na którym wymagane jest urządzenie pokładowe. Dodatkowo, na mocy art. 3 ust. 3 ww. rozporządzenia, użytkownik EETS ponosi odpowiedzialność za używanie urządzenia EETS zgodnie z instrukcją przekazaną przez dostawcę EETS. Ze szczegółowym obowiązkiem przewidywanym przez samą Dyrektywę mamy natomiast do czynienia w jej art. 10 ust. 2 zdanie drugie - jeżeli na pokładzie pojazdu są zainstalowane lub przewożone co najmniej dwa urządzenia pokładowe, użytkownik EETS odpowiedzialny jest za używanie lub aktywowanie urządzenia istotnego z punktu widzenia danego obszaru EETS. Wdrożenie prawa unijnego w przedmiotowym zakresie wiąże się z koniecznością modyfikacji już zawartych w art. 13i ustawy o drogach publicznych przepisów określających obowiązki korzystających z dróg publicznych (właścicieli, posiadaczy i użytkowników pojazdów) oraz kierowców w związku z obowiązkiem ponoszenia opłat w elektronicznym systemie poboru opłat za przejazd (ust. 4aa-4c) albo wprowadzenia całkowicie nowych regulacji w tym zakresie (ust. 4ca i 4cb). Należało przy tym uwzględnić obowiązujący w prawie krajowym podział obowiązków spoczywających na poszczególnych podmiotach w związku z uiszczaniem opłat elektronicznych. Konsekwencją wprowadzenia nowych obowiązków jest proponowane dodanie w art. 13k ustawy o drogach publicznych przepisów sankcjonujących ewentualne ich naruszenie.

**4) art. 13j**

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

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

**5) art. 13ja**

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

**6) art. 13k**

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

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

**7) art. 13ma-art. 13mg**

Wskazane przepisy dodawane w ustawie o drogach publicznych implementują regulacje Dyrektywy dotyczące transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych. Istotą przedmiotowego rozwiązania jest wyznaczenie w każdym państwie członkowskim jednego punktu kontaktowego, za pośrednictwem którego następować będzie wzajemna wymiana danych o właścicielach i posiadaczach oraz o należących do nich pojazdach, co do których zaistniało podejrzenie popełnienia naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty drogowej. Jako, że w powyższym zakresie Dyrektywa w znacznej mierze powiela już obowiązujące regulacje *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego*, zgodnie z intencją projektodawcy zadania z zakresu transgranicznej wymiany danych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczania opłat drogowych powierzane zostaną funkcjonującemu Krajowemu Punktowi Kontaktowemu utworzonemu właśnie na mocy dyrektywy 2015/413. O ile kwestia wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego została, ze względu na przedmiot regulacji, wdrożona w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, to w przypadku naruszeń, do których ma zastosowania Dyrektywa, zasadne jest co do zasady zaimplementowanie nowych rozwiązań w ustawie o drogach publicznych. Mowa jest tu bowiem o naruszeniach obowiązku ponoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, co stanowi w krajowym ustawodawstwie odrębny typ naruszenia, w którym sankcja ma co do zasady charakter administracyjny. Zarówno ww. obowiązki, jak i kary za ich naruszenie określone są w dwóch ustawach, tj. ustawie o drogach publicznych oraz ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Jako że pierwsza z tych ustaw jest niejako „ustawą matką” regulującą korzystanie z dróg publicznych, projektodawca uważa za zasadne uregulowanie zasad wymiany informacji dotyczących naruszeń obowiązku wnoszenia opłaty za przejazd autostradą właśnie w tej ustawie. Jedynie uregulowania dotyczące sporządzania i doręczania wezwań do wniesienia opłaty dodatkowej w związku z niewniesieniem opłaty za przejazd autostradą zostaną wdrożone w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Jednocześnie, w niezbędnym zakresie, ustawa o drogach publicznych odsyła do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tak aby zapobiec niepotrzebnemu powielaniu takich samych przepisów w różnych aktach prawnych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z kolei w art. 13me wprowadza się szczegółowe uregulowania dotyczące przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji oraz ochrony tych danych. Opisywana regulacja stanowi wdrożenie szeregu przepisów Dyrektywy: art. 23 ust 2 zdanie czwarte oraz art. 27 ust. 2-4. W związku z powyższym jednoznacznie przesądza się, że w celu transgranicznej wymiany danych oraz przygotowania i doręczenia dokumentów stanowiących efekt tej wymiany, krajowe podmioty uprawnione nie mogą przetwarzać danych osobowych innych niż te wymienione w art. 13mc. Jednocześnie ściśle określa się w jakich celach mogą być przetwarzane ww. dane, tj. w pierwszym etapie do ustalenia podmiotu odpowiedzialnego, a następnie przeprowadzenia stosownej procedury i ewentualnego wymierzenia sankcji..

Zgodnie z wymaganiami wynikającymi z art. 23 ust. 2 zdanie czwarte Dyrektywy w omawianym przepisie zawarto odesłanie do art. 39 ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2019 r. poz. 125), gdzie określono środki, które mają na celu zapobieganie nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu danych osobowych. Są to różnego rodzaju środki o charakterze kadrowym, organizacyjnym i technicznym, uwzględniające fakt, że co do zasady przedmiotowe dane będą przetwarzane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego.

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

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

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

W dalszej kolejności zwrócić należy uwagę, że przepisy Dyrektywy przewidują wyłącznie samą wymianę informacji o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat drogowych – brak natomiast regulacji dotyczącej wzajemnej pomocy państw członkowskich UE w zakresie egzekucji już wymierzonej sankcji. Dodatkowo, nie ulega wątpliwości, że postępowania administracyjne prowadzone przeciwko podmiotowi mającemu siedzibę albo miejsce zamieszkania zagranicą będzie znacząco kosztowniejsze niż prowadzenie postępowań krajowych. Po pierwsze, konieczne będzie przetłumaczenie zawiadomienia o wszczęciu postępowania administracyjnego na język urzędowy państwa rejestracji pojazdu oraz poniesienie wyższych kosztów doręczenia korespondencji (co najmniej trzech pism w pierwszej instancji: zawiadomienia o wszczęciu postępowania, zawiadomienia kierowanego do Strony na podstawie z art. 81 Kpa oraz decyzji administracyjnej). Mając na względzie powyższe, kierując się ekonomiką realizacji zadań przez administrację publiczną, należy na szczeblu ustawowym wprowadzić przesłanki, w których organ może zaniechać wszczynania postępowania wobec podmiotu, którego dane zostały ustalone w wyniku transgranicznej wymiany informacji. Należy bowiem wyeliminować ryzyko, w którym łączne koszty postępowań przewyższą korzyści w postaci zapłaconych kar pieniężnych.

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

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

**8) art. 16e**

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

1. wpisania do rejestru dostawców EETS;
2. zawarcia w formie pisemnej umowy dotyczącej obszaru EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłatę na obszarze EETS;
3. zawarcia w formie pisemnej umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS (umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS).

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

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

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

Istotniejsza jest zmiana druga. Co do zasady projektodawca nie przewiduje zmian w art. 16e ust. 2, określającym podstawowe wymagania, który powinien spełnić przedsiębiorca ubiegający się o rejestrację w rejestrze dostawców EETS prowadzonym przez ministra właściwego do spraw transportu (poza wyżej opisaną zmiana dostosowawczą). Wynika to z faktu, że określający te wymagania art. 4 Dyrektywy powiela dotychczasowe regulacje w tym zakresie zawarte w decyzji 2009/750. Niemniej należy zauważyć, że polski ustawodawca dokonując wdrożenia omawianych przepisów nie zdecydował się na implementację do ustawy o drogach publicznych wymogu posiadania kompetencji w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub w innych powiązanych, uznając za wystarczające w tym zakresie wykazanie przez podmiot ubiegający się o status dostawcy EETS posiadania wyposażenia technicznego oraz deklaracji WE lub certyfikatu stwierdzających zgodność składników interoperacyjności z odpowiednimi specyfikacjami. W ten sposób w przepisach krajowych powstała luka, które może skutkować zarejestrowaniem w Rzeczpospolitej Polskiej dostawcy EETS niespełniającego wszystkich wymagań określonych w przepisach unijnych. Nie można bowiem wykluczyć sytuacji, w której dany podmiot wykaże posiadanie odpowiedniego wyposażenia i dokumentów, ale nie będzie miał żadnego doświadczenia (kompetencji) w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub usług powiązanych. W obecnym stanie prawnym nie ma podstaw do odmowy zarejestrowania wnioskodawcy w opisanym wyżej stanie faktycznym. W celu wypełnienia powyższej luki i zapewnienia pełnej zgodności przepisów krajowych z Dyrektywą, projektodawca proponuje dodanie w art. 16e ust. 2 nowego pkt 2a, zgodnie z którym jednym z wymogów rejestracji w rejestrze EETS będzie posiadanie doświadczenia w świadczeniu usług w obszarze elektronicznego poboru opłat drogowych lub usług pokrewnych. Przygotowując treść przedmiotowego przepisu kierowano się wykładnią omawianej normy unijnej, przedstawioną przez Komisję Europejską w przewodniku do stosowania dyrektywy 2004/52/WE[[1]](#footnote-1)). Jak wskazano na str. 11 przewodnika świadczenie usługi EETS wymaga procesowania dużej liczby danych, co z kolei wiąże się z koniecznością stosowania środków zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo danych. Jednocześnie jako przykład usług pokrewnych, które można uznać za wystarczające dla stwierdzenia posiadania przez dany podmiot odpowiedniego doświadczenia do pełnienia funkcji dostawcy EETS wymieniono m. in. działalność bankową i ubezpieczeniową, usługi telekomunikacyjne oraz usługi z zakresu telematyki, zastrzegając, że przedmiotowy katalog nie jest wyczerpujący. W tej sytuacji projektodawca uznał za zasadne wymienienie w art. 16 ust. 2 pkt 2e tytułem przykładu, jako wskazówki zarówno dla potencjalnych dostawców EETS, jak i organu rejestrującego, co do rodzajów usług, które można uznać za odpowiednie dla stwierdzenia, że dany podmiot posiada odpowiednie doświadczenie, a co za tym idzie zdolność do prawidłowego świadczenia usługi EETS. Dodano przy tym zastrzeżenie, że doświadczenie w zakresie świadczenia danej usługi jest odpowiednie pod warunkiem, że wiązało się ono z przetwarzaniem danych w dużej skali i stosowania odpowiednich środków mających na celu zabezpieczenie danych (np. przed niedozwolonym lub niezgodnym z prawem przetwarzaniem, przypadkową utratą, zniszczeniem lub uszkodzeniem). W powyższym zakresie zastosowano nomenklaturę, którą posługuje się rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE Nr 119 z 04.05.2016, str. 1).

**9) art. 16f**

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

Oprócz tego dodaje się ust. 9, w którym nie dokonuje się wprawdzie wdrożenia Dyrektywy, natomiast uwzględnia obowiązywanie innego przepisu unijnego, to jest art. 6 ust. 1 lit. b *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1191 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie promowania swobodnego przepływu obywateli poprzez uproszczenie wymogów dotyczących przedkładania określonych dokumentów urzędowych w Unii Europejskiej i zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1024/2012* (Dz. Urz. UE L 200 z 26.7.2016, str. 1). Zgodnie z tym przepisem tłumaczenie dokumentu urzędowego dotyczącego braku wpisu do rejestru karnego nie jest wymagane w przypadku, gdy został dołączony, zgodnie z warunkami określonymi w ww. rozporządzeniu, wielojęzyczny standardowy formularz, a także pod warunkiem że organ, któremu przedkłada się dokument urzędowy, uzna, że informacje zamieszczone w wielojęzycznym standardowym formularzu są wystarczające do tego, by nadać bieg sprawie w oparciu o dany dokument urzędowy. Przedmiotowy przepis będzie miał zastosowanie do dokumentów potwierdzających pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej podmiotu ubiegającego się o zarejestrowanie w rejestrze dostawców EETS przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów (art. 16e ust. 2 pkt 5 ustawy o drogach publicznych).

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

**10) art. 16g**

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

Po pierwsze, zgodnie z art. 5 ust. 2 zdanie pierwsze Dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS utrzymywali stały zasięg na wszystkich obszarach EETS po zawarciu umów w tym zakresie. W konsekwencji, uwzględniając fakt, że w powyższym przypadku podstawowym warunkiem świadczenia usługi EETS jest zarejestrowanie w rejestrze dostawców EETS, sankcją powinno być wykreślenie dostawcy z tego rejestru w drodze decyzji administracyjnej wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu. Niemniej zauważyć należy, że w zdaniu drugim ww. przepisu Dyrektywy, wskazuje się, że w przypadku gdy dostawca EETS nie jest w stanie utrzymać zasięgu na obszarze EETS, ponieważ podmiot pobierający opłaty nie przestrzega niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by dostawca ten jak najszybciej przywrócił zasięg na tym obszarze EETS. W ocenie projektodawcy przypadek, w którym w wyniku działania lub zaniechania podmiotu pobierającego opłaty, stanowiącego naruszenie przepisów Dyrektywy (w konsekwencji krajowych przepisów ją wdrażających), dostawca EETS nie jest w stanie świadczyć usługi EETS, stanowi niejako przesłankę ekskulpacyjną, skutkującą brakiem możliwości wykreślenia dostawcy z rejestru dostawcy EETS. Zaistnienie powyższych okoliczności musi wykazać dostawca EETS, którego dotyczy omawiany problem, co oznacza że ciężar dowodowy w postępowaniu w przedmiotowym zakresie spoczywa na dostawcy EETS.

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

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

**11) art. 16h**

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

**12) art. 16i**

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

1. świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS (wdrożenie art. 5 ust. 2 Dyrektywy);
2. niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS dane, w tym dane osobowe użytkownika EETS, niezbędne do realizacji tej umowy (wdrożenie art. 5 ust. 7 Dyrektywy);
3. niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS oraz dane pojazdu, którego jest on właścicielem lub posiadaczem, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty (wdrożenie art. 5 ust. 9 Dyrektywy);
4. prowadzić audyt świadczonej usługi EETS we współpracy z podmiotem pobierającym opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS (wdrożenie art. 5 ust. 11 lit. a Dyrektywy);
5. współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektroniczne oraz wnoszenia elektronicznej opłaty autostradowej, w tym natychmiastowo przekazywać tym podmiotom, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej lub obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej (wdrożenie art. 5 ust. 8 Dyrektywy);
6. wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające komunikację pomiędzy składnikami interoperacyjności EETS a systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na danym obszarze EETS oraz wymianę informacji z użytkownikami EETS zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską (wdrożenie art. 14 ust. 3 Dyrektywy);
7. udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o aktualnie obsługiwanych obszarach EETS i planowanych działaniach mających na celu rozszerzenie zakresu świadczenia usługi EETS o obszary EETS, które nie są aktualnie obsługiwane przez tego dostawcę EETS, a także o warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS (wdrożenie art. 5 ust. 5 i 6 Dyrektywy);
8. pokrywać koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które są niezbędne do umożliwienia dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską, a także koszty przeprowadzenia procedury akredytującej (wdrożenie art. 7 ust. 3 i art. 2 pkt 9 Dyrektywy);
9. współdziałać z podmiotem pobierającym opłaty, przy wykonywaniu testów elektronicznego systemu poboru opłat wykonywanych przez ten podmiot (wdrożenie art. 5 ust. 11 lit. b Dyrektywy);
10. zawierać z użytkownikami EETS umowy o świadczenie usługi EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji (wdrożenie art. 10 ust. 1 Dyrektywy);
11. przekazywać użytkownikom EETS dokumenty księgowe dotyczące opłat za przejazd uiszczonych w ramach usługi EETS (wdrożenie art. 6 ust. 4 Dyrektywy);
12. wdrożyć i stosować politykę ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku ze świadczeniem usługi EETS, zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679 (wdrożenie art. 2 pkt 1 lit. f i pkt 5 Dyrektywy);
13. niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem oraz zapewnić ministrowi prawo do nieodpłatnego ich udostępniania (wdrożenie art. 21 ust. 1 Dyrektywy);
14. niezwłocznie zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zaprzestania albo zakończenia świadczenia usługi EETS (wdrożenie art. 5 ust. 2 Dyrektywy).

W dalszej kolejności w art. 16i dodaje się szereg przepisów, które dookreślają sposób realizacji ww. obowiązków przez dostawców EETS. W szczególności w stosownych przypadkach wskazuje się, że w powyższym zakresie należy stosować przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 Dyrektywy.

Oprócz tego, w celu wdrożenia art. 5 ust. 5 i 8-10 Dyrektywy, wprowadza się szczegółowe zasady przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS. W tym miejscu wskazać należy, że zgodnie z art. 5 ust. 10 Dyrektywy, dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję *dyrektywy 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej)* (Dz. Urz. UE Nr 201 z 31.07.2002, str. 37) oraz *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW* (Dz. Urz. UE Nr 119 z 04.05.2016, str. 89). Przepisy rozporządzenia 2016/679 mają tu bezpośrednie zastosowanie i nie wymagają dodatkowej implementacji lub odesłania, z wyjątkiem odpowiedzialności za naruszenie przepisów o ochronie danych osobowych, która jest uregulowana w prawie krajowym, to jest *ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781). Jako, że nie przewiduje się wykorzystywania danych przekazywanych przez dostawców EETS do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych lub wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, nie ma też potrzeby odsyłania w przedmiotowym zakresie do przepisów implementujących dyrektywę 2016/680. Natomiast w zakresie przepisów transponujących dyrektywę 2002/58/WE projektowana ustawa odsyła do stosownych przepisów *ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne* (Dz. U. z 2021 r. poz. 576), które wdrażają rzeczoną dyrektywę w zakresie ochrony danych osobowych. Przepisy te regulują m. in. kwestie środków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczeństwo przetwarzania danych osobowych, zawiadamiania o naruszeniach danych osobowych oraz prowadzenia rejestru tych naruszeń.

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

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

**13) art. 16k**

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

**14) art. 16l**

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

Na wstępie należy ograniczyć obowiązek udostępniania urządzenia EETS tylko do tych obszarów EETS, na których stosowana jest jedna z technologii wymienionych w art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych. W konsekwencji na obszarach EETS, na których opłaty pobierane są za pośrednictwem technologii ANPR, gdzie jednocześnie nie wykorzystuje się do poboru opłat co najmniej jednej z wymienionych wcześniej technologii, nie będzie obowiązku zapewnienia urządzenia EETS przez dostawców EETS. Oprócz tego, w ślad za zawartą w Dyrektywie definicją, należy doprecyzować, w jakich przypadkach możemy rzeczywiście mówić o urządzeniu pokładowym. Zgodnie z art. 2 pkt 11 Dyrektywy musi to być „pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania do wykorzystania w ramach usługi poboru opłat, instalowany lub przewożony w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania/przesyłania danych; może nim być zarówno urządzenie odrębne, jak i wbudowane w pojazd”, stąd wprowadza się w przedmiotowej materii odesłanie do art. 13i ust. 31.

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

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

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

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

W omawianym przepisie dodaje się ponadto ust. 9, który stanowi implementację art. 5 ust. 5 Dyrektywy, stanowiącego, że państwa członkowskie są obowiązane zapewnić, że wykazy zablokowanych urządzeń pokładowych EETS były prowadzone zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony danych osobowych. W przedmiotowym zakresie projektowana ustawa odsyła do przepisów art. 1741-art. 174d ustawy - Prawo telekomunikacyjne, które wdrażają przywołaną już dyrektywę 2002/58/WE. Oprócz tego w omawianym zakresie zastosowanie będą miały bezpośrednio obowiązujące przepisy rozporządzenia 2016/679 oraz przepisy krajowe przyjęte w celu zapewnienia prawidłowości stosowania tego rozporządzenia.

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

**15) art. 16la**

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

Określenie zakresu danych przekazywanych przez użytkownika EETS dostawcy EETS wynika z konieczności uwzględnienia art. 10 ust. 3 lit. a Dyrektywy, przy czym w przedmiotowym zakresie umowa będzie musiała uwzględniać treść aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską. Konieczność określenia sposobu i termin uiszczania kwoty odpowiadającej opłacie za przejazd można wywnioskować z art. 2 pkt 1 lit. c w zw. z pkt 5 oraz art. 10 ust. 2 Dyrektywy. Z przepisów tych wynika obowiązek ponoszenia należności na rzecz dostawcy EETS przez użytkownika EETS wynikających z naliczenia za pośrednictwem urządzenia pokładowego EETS podczas przejazdu obszarem EETS. Z drugiej strony dostawca EETS jest obowiązany udostępniać użytkownikom EETS sposoby płatności ww. należności lub akceptować istniejący sposób płatności. Kwestie te wymagają zaadresowania w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS na zasadzie swobody kontraktowej. Użytkownik EETS musi dysponować pełnym, szczegółowym opisem przypadków, w których urządzenie EETS otrzymane od dostawcy EETS, może znaleźć się w wykazie zablokowanych urządzeń, wskutek czego nie może być już one stosowane w ramach usługi EETS. Umowa powinna też określać tryb i termin przekazania użytkownikowi EETS informacji o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi celem jego zablokowania. Powyższe stanowi wdrożenie art. 5 ust. 5 Dyrektywy. Zasadne jest wreszcie ustalenie w umowie szczegółowy tryb wystawiania dokumentów księgowych EETS, do czego dostawca EETS jest zobowiązany na mocy art. 6 ust. 4 Dyrektywy.

Obowiązek załączenia do umowy instrukcji użytkowania urządzenia EETS wynika z art. 3 ust. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji 2020/203, wydanego na podstawie Dyrektywy. Co do zasady przepisy aktów wykonawczych Komisji są stosowane bezpośrednio, lecz w tym przypadku mamy do czynienia z obowiązkiem, za którego niedopełnienie grozić będzie sankcja administracyjna dla użytkownika EETS, w związku z czym również na poziomie ustawy należy nałożyć na dostawcę EETS obowiązek dostarczenia użytkownikowi EETS instrukcji korzystania z urządzenia EETS.

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

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

**16) art. 16lb**

Rzeczony przepis stanowi częściowe wdrożenie art. 3 ust. 1 rozporządzenia delegowanego Komisji 2020/203, w zakresie dotyczącym nałożonego na użytkowników EETS obowiązku zapewnienia poprawności wszystkich danych użytkowników i pojazdów podawanych dostawcom EETS (w pozostałym zakresie dotyczącym zgłoszeń parametrów zmiennych zastosowanie ma art. 13i ust. 4a ustawy o drogach publicznych). W związku, że ww. dane mają podstawowe znaczenie dla ustalenia prawidłowej wysokości stawek opłaty elektronicznej naruszenie obowiązku przekazania dostawcy EETS zgodnych ze stanem faktycznym danych i niezbędnych do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS skutkować będzie karą pieniężną wymierzaną na podstawie art. 13k ust. 2f ustawy o drogach publicznych. Jednocześnie należy przyznać podmiotowi pobierającemu opłaty oraz organowi kontrolującemu prawidłowość ich uiszczenia, prawo do żądania przekazania przez dostawcę EETS dokumentów użytkownika EETS zawierających te dane, jeśli jeden z tych podmiotów poweźmie wątpliwości co do ich zgodności ze stanem faktycznym. W przypadku zaś stwierdzenia nieprawidłowości skutkujących poborem opłat w zaniżonej wysokości, podmiot pobierający opłaty będzie uprawniony do naliczania najwyższej stawki opłaty, o czym zobowiązany będzie poinformować dostawcę EETS.

**17) art. 16n**

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

**18) art. 16o**

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

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

Kolejnym istotnym obowiązkiem krajowych podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS jest dopuszczanie do stosowania na tych obszarach urządzeń EETS. Oczywiście ten obowiązek jest obwarowywany spełnianiem przez dostawcę EETS szeregu warunków, w tym uprzedniego przejścia procedury akredytacyjnej i zawarcia umowy w sprawie dostępu do obszaru EETS. Poza tym urządzenie EETS musi być sprawne, a więc w prawidłowy sposób naliczać opłaty za przejazd pobierane na danym obszarze EETS. Dopuszczone do stosowania na ww. obszarze nie mogą być poza tym te urządzenia, które znalazły się w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania, sporządzonym przez dostawcę EETS. W omawianym zakresie projektowana ustawa dokonuje wdrożenia art. 6 ust. 6 Dyrektywy.

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

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

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

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

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

**19) art. 16p**

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

**20) art. 16r**

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

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

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

**21) art. 16s**

Zmiany w przepisie określającym minimalne wymogi, które powinna spełniać umowa o dostęp do obszaru EETS, zawierana przez dostawcę EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, wynikają przede wszystkim z bardziej szczegółowego uregulowania w Dyrektywie stosunków między oboma tymi podmiotami. Powyższe rozwiązanie ma na celu zmniejszenie barier dostępu do rynku dostawców EETS.

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

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

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

Dalsze przepisy dodawane w art. 16s stanowią implementację art. 6 ust. 4 Dyrektywy, każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby umowy zawierane między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS dotyczące świadczenia usługi EETS na terytorium tego państwa członkowskiego umożliwiały wystawianie faktur za opłaty użytkownikom EETS bezpośrednio przez dostawcę EETS. Podmiot pobierający opłaty może ponadto zażądać, aby dostawca EETS wystawiał faktury użytkownikowi w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłaty a dostawca EETS ma obowiązek spełnić to żądanie. Przywołaną regulację unijną należy wdrożyć z uwzględnieniem uwarunkowań systemów poboru opłat funkcjonujących na terytorium RP. W szczególności wskazać należy, że proponowana regulacja jednoznacznie przesądza, że podmiot pobierający opłatę elektroniczną oraz opłatę za przejazd autostradami państwowymi (Szef KAS) może zobowiązać dostawcę EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS wyłącznie w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty. Przedmiotowe rozwiązanie jest konieczne z tego względu, że w omawianym przypadku mamy do czynienia z daninami publicznymi i wykluczyć należy jakiekolwiek rozwiązania mogące sugerować, że opłaty te pobiera w swoim imieniu lub na swój rachunek przedsiębiorca, czyli dostawca EETS. Mogłoby to bowiem mieć negatywne skutki podatkowe oraz poddawać w wątpliwość zasadność stosowania sankcji administracyjnej z tytułu braku uiszczenia ww. danin. Omawiane uregulowanie nie będzie obejmować innych krajowych podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS – w tym przypadku obowiązywać będzie pełna swoboda kontraktowa.

**22) art. 16t**

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

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

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

Przenosząc powyższe uregulowanie na grunt prawa krajowego należy doprecyzować, że w omawianym przypadku głównym dostawcą usług może być tylko wykonawca, działający w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłaty, który otrzymuje wynagrodzenie od podmiotu pobierające opłaty z tytułu świadczenia tej usługi. Dodatkowo, na głównym dostawcy musi spoczywać obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat. ze wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty a rzeczonym wykonawcą powinna zostać zawarta na okres dłuższy niż 4 lata. Projektodawca jednocześnie zakłada, że spełniać ww. warunki może jedynie jedna umowa w sprawie krajowej usługi poboru opłat na danym obszarze EETS – w innym przypadku nie może być mowy o głównym dostawcy usług. W konsekwencji, w sytuacji gdy na danym obszarze działa główny dostawca krajowej usługi poboru opłat wynagrodzenie dla dostawcy EETS powinno zostać ustalone analogicznie jak wynagrodzenie wypłacane dostawcy krajowej usługi przez krajowy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS. Od tej zasady sama Dyrektywa w art. 7 ust. 3 przewiduje wyjątek, wedle którego przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia dla dostawcy EETS nie należy uwzględniać kosztów ponoszonych przez dostawcę krajowej usługi poboru opłat w związku ze świadczeniem krajowej usługi poboru opłat, do których ponoszenia nie są zobowiązani dostawcy EETS.

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

1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub

2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie z dostawcę EETS, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.**23) Art. 16u**

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

**24) art. 16v**

Przepis nakładający na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek prowadzenia rejestru zawierającego podstawowe informacje o obszarach EETS znajdujących się na terytorium RP należy uzupełnić w zakresie informacji i danych, które rzeczony rejestr powinien zawierać zgodnie z art. 21 Dyrektywy, tj. o wnioski z oceny niezależnego audytora, o których mowa w art. 16e ust. 4 ustawy o drogach publicznych, oraz dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, który zostanie utworzony na mocy nowo wprowadzanego art. 16va w tej ustawie. W pozostałym zakresie art. 21 Dyrektywy jest implementowany nowym przepisem ust. 1a regulującym kwestię weryfikacji przez ministra właściwego do spraw transportu prawidłowości informacji zawartych w rejestrze.

**25) art. 16va**

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

**26) art. 16w**

W omawianym przepisie zachowuje się odesłanie, w zakresie nieuregulowanym w ustawie o drogach publicznych, do stosowania przepisów o systemach oceny zgodności, które obejmuje swoim zakresem:

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

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

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

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

**27) art. 16x**

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

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

**28) art. 16xa**

W kolejnym dodawanym w ustawie o drogach publicznych przepisie – art. 16xa – dokonuje się implementacji szeregu przepisów regulujących zasady przeprowadzania procedury akredytującej, podczas której weryfikowana jest zdolność współpracy składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawcę z EETS z systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na obszarze EETS. Zakończenie tej procedury pozytywnym wynikiem jest warunkiem sine qua non dla podjęcia dalszych czynności zmierzających do zawarcia umowy o dostęp do obszaru EETS, a wiec dopuszczenia dostawcy EETS do świadczenia usługi EETS na tym obszarze. Powyższa kwestia uregulowana jest w ust. 1 nowego przepisu, co jednocześnie stanowi wdrożenie art. 2 pkt 20 Dyrektywy, zgodnie z którym „akredytacja” oznacza proces określony przez podmiot pobierający opłaty i przez niego zarządzany, przez który dostawca EETS musi przejść przed uzyskaniem zezwolenia na świadczenie usługi EETS na obszarze EETS. Przy czym projektowany art. 16xa ust. 1 doprecyzowuje, że procedura akredytacyjna jest przeprowadzana: przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w odrębnej umowie zawieranej przez dostawcę EETS z krajowym podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS albo po zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w tej umowie. Jeżeli procedura akredytacyjna jest przeprowadzana przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS, wówczas ta umowa może być zawarta pod warunkiem zakończenia procedury akredytacyjnej wynikiem pozytywnym. Zaś w 2 przypadku zakończenie procedury akredytacyjnej wynikiem negatywnym skutkuje wygaśnięciem z mocy prawa umowy dotyczącej obszaru EETS.

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

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

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

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

**29) art. 16xb**

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

**30) art. 16y**

Zmiany w przedmiotowym przepisie stanowią przede wszystkim wdrożenie art. 16 Dyrektywy, z uwzględnieniem krajowych przepisów określających właściwość organów nadzoru rynku w rozumieniu przepisów o systemach oceny zgodności. Przedmiotowe przepisy regulują procedurę ochronną, na wypadek gdyby składniki interoperacyjności EETS prawdopodobnie nie spełniały istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem. Na tej podstawie państwo członkowskie może podjąć niezbędne kroki w celu ograniczenia zakresu ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku, o czym informuje Komisję Europejską. Dodatkowo w związku ze zmienionymi przepisami ustawy o systemach oceny zgodności nakłada się na organy nadzoru rynku obowiązki informacyjne w związku z zastosowaną procedurą ochronną.

**31) art. 16z**

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

**32) art. 16zb oraz art. 16zf-art. 16zh**

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

W art. 16zf wprowadza się ograniczenie co do zakresu publikacji uchwał Komisji - wyjątek ten obejmie tajemnicą przedsiębiorstwa oraz inne tajemnice prawnie chronione. Podobne zastrzeżenie wprowadza się w art. 16zg w zakresie dotyczącym wymieniania informacji dotyczących pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej.

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

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

**33) art. 16zi**

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

1. **Uzasadnienie szczegółowe przepisów projektowanej ustawy - zmiany w pozostałych ustawach oraz przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe**

Co do zasady zmiany w pozostałych nowelizowanych aktach normatywnych stanowią konsekwencję zmian wprowadzanych na mocy procedowanego projektu do ustawy o drogach publicznych.

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

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

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

Zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o transporcie drogowym mają przede wszystkim na celu uwzględnienie faktu ustanowienia transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą. Zmiana w ustawie o Krajowej Administracji Skarbowej ma z kolei zapewnienie, że kontrolą prowadzoną przez funkcjonariuszy celno-skarbowych objęte są, oprócz urządzeń stosownych do poboru opłat stricte w ramach SPOE KAS, również urządzenia pokładowe EETS.W art. 6 projektu zawarto przepis epizodyczny stanowiący bezpośrednie wdrożenie art. 3 ust. 6 Dyrektywy, zgodnie z którym dostawcy EETS mogą do dnia 31 grudnia 2027 r. udostępniać użytkownikom pojazdów lekkich urządzenie na potrzeby poboru opłat nadające się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz do używania na obszarach EETS, które nie wymagają technologii pozycjonowania satelitarnego lub łączności ruchomej.

W art. 7 i 8 zawarto przepisy dotyczące pierwszego sprawozdania o Krajowym Punkcie Kontaktowym do Komisji Europejskiej przygotowanego przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie informacji od ministra właściwego do spraw informatyzacji oraz krajowych podmiotów uprawnionych. Pierwsze sprawozdanie do Komisji Europejskiej jest przekazywane do 19 kwietnia 2023 r. zgodnie z art. 26 dyrektywy.

Ponadto przewidziano obowiązek dostosowania zawartych przed wejściem w życie ustawy umów z dostawcami EETS do nowych przepisów w terminie 6 miesięcy. Przy czym uznano, że dostawcy EETS, którzy zawarli umowy spełnili wymagania konieczne do zawarcia umowy z podmiotem pobierającym opłaty.

W art. 11 i 12 ustanawia się reguły wydatkowe, zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) . Powyższe regulacje dotyczą planowanych wydatków na realizację zadań przez organy zaangażowane w transgraniczną wymianę danych o naruszeniach obowiązku uiszczania opłat drogowych.

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

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

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

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

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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