

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w pkt 40 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 41–44 w brzmieniu:
 - „41) usługa EETS – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie jednej umowy zawartej z dostawcą EETS;
 - 42) obszar EETS – sieć dróg na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, na której podmiot pobierający opłaty pobiera je z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, podlegającego przepisom 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.);
 - 43) dostawca EETS – osobę prawną świadczącą usługę EETS;
 - 44) użytkownik EETS – podmiot obowiązany do uiszczania opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS.”;
- 2) w art. 13i:
 - a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), wydanej na podstawie art. 4 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.).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336, 1830 i 1890.

1b. Uiszczanie opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat, o których mowa w ust. 1, są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS.”,

c) uchyla się ust. 4,

d) ust. 4a i 4b otrzymują brzmienie:

„4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu – w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.

4b. Właściciel pojazdu samochodowego oraz jego posiadacz są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 lub w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.”;

3) w art. 13l ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;

4) po rozdziale 1a dodaje się rozdział 1b w brzmieniu:

„Rozdział 1b

Usługa EETS

Art. 16e. 1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS z:

- 1) podmiotem pobierającym opłatę, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) użytkownikiem EETS.

2. Warunkami świadczenia usługi EETS są:

- 1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika;
- 2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, dla których wystawiono deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, potwierdzające ich zgodność z przepisami decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11), zwanej dalej „decyzją 2009/750/WE”, o których mowa w załączniku IV do tej decyzji;
- 3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;
- 4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;
- 5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury:

- 1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS;
- 2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.

4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.

5. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, oraz ocena niezależnego audytora są sporządzane i dokonywane na zlecenie i koszt przedsiębiorcy.

Art. 16f. 1. Organem prowadzącym rejestr EETS jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Rejestr EETS jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Wpisu do rejestru EETS dokonuje się na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę i adres jego siedziby;
- 2) oznaczenie formy prawnej;
- 3) wskazanie imion i nazwisk osób pełniących funkcję członków zarządu i rady nadzorczej.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2.

5. Sytuację finansową, o której mowa w art. 16e ust. 2 pkt 3, potwierdza się na podstawie:

- 1) zaświadczenia banku, w którym jest prowadzony podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określającego wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą;
- 2) zaświadczenia właściwego urzędu w każdym państwie, w którym jest prowadzona działalność, stwierdzającego, że przedsiębiorca nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne lub dokumentu potwierdzającego uzyskanie przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu;
- 3) zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany do jego sporządzenia na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, a także opinii biegłego rewidenta, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych – w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w roku obrotowym poprzedzającym rok złożenia wniosku;
- 4) oświadczenia zapewniającego, że w stosunku do przedsiębiorcy nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji.

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

„Oświadczam, że:

- 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą;

- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”.

Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6, zawiera również następujące dane:

- 1) firmę i adres siedziby przedsiębiorcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

8. W rejestrze EETS umieszcza się dane, o których mowa w ust. 3, wnioski z oceny, o których mowa w art. 16e ust. 4, a także informację o zawieszeniu świadczenia usługi EETS.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, i załączane dokumenty, o których mowa w ust. 4–6, sporządza się w języku polskim albo wnioskodawca zleca ich tłumaczenie na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

10. W przypadku gdy wniosek o wpis do rejestru EETS nie zawiera danych, o których mowa w ust. 3, lub nie dołączono do niego dokumentów, o których mowa w ust. 4–6, minister właściwy do spraw transportu wzywa niezwłocznie wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku, w terminie nie krótszym niż 14 dni.

11. Wpis do rejestru EETS albo odmowa dokonania tego wpisu następuje w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania wniosku lub jego uzupełnienia.

12. Wpis albo odmowa wpisu do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wpisu do rejestru odmawia się w przypadku nieprzedłożenia dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2, lub oświadczenia, o którym mowa w ust. 6.

13. Minister właściwy do spraw transportu wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wpisu, odmowy wpisu, wykreślenia z rejestru EETS oraz decyzje w tych sprawach, przedsiębiorcy albo dostawcy EETS oraz zawiadamia

o wszczęciu postępowań oraz wydaniu decyzji podmioty pobierające opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2, w drodze obwieszczeń, na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

14. Uprawnienia dostawcy EETS wynikające z decyzji o wpisie do rejestru EETS nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.

Art. 16g. 1. Minister właściwy do spraw transportu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, z rejestru EETS dostawcę EETS:

- 1) na jego wniosek;
- 2) z urzędu w przypadku stwierdzenia:
 - a) zaprzestania świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przez okres co najmniej 12 miesięcy,
 - b) niespełniania przez dostawcę EETS warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2,
 - c) niezłożenia co najmniej jednego z oświadczeń, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, i wezwania do ich złożenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu może wykreślić dostawcę EETS z rejestru EETS w przypadku niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji 2009/750/WE.

3. Podejmując decyzję o wykreśleniu dostawcy EETS z rejestru EETS, w przypadku, o którym mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu bierze pod uwagę:

- 1) liczbę umów dotyczących świadczenia usługi EETS zawartych przez dostawcę EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na wszystkich obszarach EETS oraz
- 2) stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS.

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o wpisaniu dostawcy EETS do rejestru EETS oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru.

Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, który następnie zawarł umowę w formie pisemnej dotyczącą świadczenia usługi EETS:

- 1) z podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) z użytkownikiem EETS.

Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:

- 1) w ramach świadczenia usługi EETS uiszczać opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, naliczane za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1;
- 2) niezwłocznie informować podmiot pobierający opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;
- 3) monitorować sposób świadczenia usługi EETS zgodnie z procedurami określonymi w planie zarządzania ryzykiem, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 4;
- 4) współpracować z podmiotem uprawnionym do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13l ust. 1, na zasadach określonych w odrębnym porozumieniu;
- 5) udostępniać na swojej stronie internetowej informację o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS z użytkownikami EETS;
- 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS;
- 7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16e ust. 4 i 5, oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;

- 8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem, o których mowa w art. 16e ust. 4 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zawieszenia albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.

2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, zamieszczając w nich klauzulę, o której mowa w art. 16f ust. 6, oraz dane, o których mowa w art. 16f ust. 7.

Art.16j. 1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłatę za przejazd autostradą, podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.

2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.

3. W przypadku nieterminowego uiszczania opłat przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty należą się odsetki ustawowe.

4. W przypadku gdy opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłata za przejazd autostradą, stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego albo jednostek samorządu terytorialnego, obowiązek ich uiszczenia podmiotowi pobierającemu opłaty przez dostawcę EETS podlega egzekucji administracyjnej. Przepis stosuje się w przypadku niemożności ściągnięcia należności podmiotu pobierającego opłaty z zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1.

Art. 16k. 1. Dostawca EETS jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3.

2. Zabezpieczenie ustanawia się, tak aby umożliwiło podmiotowi pobierającemu opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane według wyboru podmiotu pobierającego opłaty w jednej lub w kilku następujących formach:

- 1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez podmiot pobierający opłaty;
- 2) gwarancji bankowej;
- 3) gwarancji ubezpieczeniowej;
- 4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:
 - a) co najmniej BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 2c ust. 3 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2015 r. poz. 1038 i 1854) albo
 - b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie;
- 5) innego równoważnego instrumentu finansowego.

4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w kwocie obliczonej w sposób określony w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c.

Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS dostarcza użytkownikowi EETS urządzenie na potrzeby pobierania opłat, które jest interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS oraz przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji 2009/750/WE.

2. Dostawca EETS wprowadza do składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16x ust. 1, w tym urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i przechowuje w nich dane pojazdu, na podstawie których jest naliczana opłata, z zastrzeżeniem art. 13i ust. 4a. Dane pojazdu ustala się na podstawie przedłożonego przez użytkownika EETS dokumentu.

3. Dostawca EETS zapewnia serwis urządzenia, o którym mowa w ust. 1.
 4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
 5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi.
 6. Podmiot pobierający opłaty niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4.
 7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.
 8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
- Art. 16m. Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 2 albo art. 16h pkt 2.
- Art. 16n. 1. W ramach korzystania z usługi EETS użytkownik EETS jest obowiązany uiszczać dostawcy EETS kwotę odpowiadającą opłacie, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłacie za przejazd autostradą, naliczonej za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.
2. Niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie ma wpływu na konieczność wypełnienia nałożonego na dostawcę EETS obowiązku, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 1, wobec podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1.
 3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2.

4. Dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwotę, o której mowa w ust. 1, i kwotę wynagrodzenia za usługę EETS oraz wskazuje termin ich zapłaty.

5. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce naliczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, a także zestawienie składników tego rozliczenia, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej.

Art. 16o. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest obowiązany:

- 1) zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS;
- 2) dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem zawarcia umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1;
- 3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:
 - a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1,
 - b) informację o sieci dróg, na której pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat,
 - c) informację o obszarze EETS spełniająca wymogi określone w załączniku I do decyzji 2009/750/WE,
 - d) informację o planowanej zmianie danych dotyczących obszaru EETS obejmujących w szczególności:
 - wysokość stawek opłat,
 - kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - technologię poboru opłat,
 - sieć dróg, na których pobierana jest opłata;
- 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o danych i informacjach, o których mowa w pkt 3 lit. a–c;
- 5) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. d;

- 6) umożliwić stosowanie interfejsów, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE;
- 7) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z jego winy, zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji 2009/750/WE.

Art. 16p. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych zmianach danych, o których mowa w art. 16o pkt 3 lit. d.

Art. 16q. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo w art. 16h pkt 1.

2. Dostawca EETS jest obowiązany do współdziałania przy sprawdzaniu sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w ust. 1.

3. Sprawdzanie sposobu świadczenia usługi EETS nie może uniemożliwiać świadczenia usługi EETS.

Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu poruszania się przez użytkownika EETS po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, na zasadach w niej określonych.

2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, faktu przejazdu pojazdu po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1, podmiot pobierający opłaty wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.

3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.

Art. 16s. 1. Umowę, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne.

2. Umowa, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 oraz art. 16h pkt 1, powinna określać co najmniej:

- 1) zasady i sposób dostarczenia wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4;
- 2) stałe opłaty nałożone na dostawców EETS odzwierciedlające koszty zapewnienia, obsługi i utrzymania systemu umożliwiającego świadczenie usługi EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę;
- 3) zasady wypłaty wynagrodzenia, o którym mowa w art. 16t, o ile jest przewidziane;
- 4) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem działania systemu elektronicznego poboru opłat;
- 5) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k, oraz korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty, a także zasady jego zwrotu;
- 6) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji 2009/750/WE;
- 7) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia;
- 8) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 9) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może wypłacać wynagrodzenie dostawcy EETS.

2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:

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

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c, zawiera:

- 1) informację, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawców EETS oraz
- 2) zasady ustalania wynagrodzenia dla dostawców EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

Art. 16u. 1. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, może jednocześnie świadczyć usługę EETS. W takim przypadku podmiot ten zawiera umowy, o których mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS nie może pokrywać kosztów wykonywania jednej z tych działalności przychodami pochodzącymi z drugiego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne) i jest obowiązany:

- 1) prowadzić ewidencję księgową odrębnie dla każdej z tych działalności;
- 2) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące tych działalności, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

3. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, będący jednocześnie dostawcą EETS, obowiązany do sporządzenia sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach, sprawozdania finansowe za okresy sprawozdawcze, odrębnie dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej.

4. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego pomiędzy działalnościami, o których mowa w ust. 1.

Art. 16v. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:

- 1) nazwy i adresu siedziby podmiotów pobierających opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2;
- 2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o pkt 3;

- 3) systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą obejmujące:
 - a) technologie poboru opłat,
 - b) kategorie i rodzaje pojazdów podlegających opłacie,
 - c) wysokość stawek opłat,
 - d) sieci dróg, na których pobierane są opłaty;
- 4) dostawców EETS, którzy zawarli umowy z podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.

Art. 16w. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 3, 5 i 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2014 r. poz. 1645, z późn. zm.³⁾).

2. Wymagania, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za zasadnicze wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

3. Niematerialne składniki interoperacyjności, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE, uznaje się za producenta lub upoważnionego przedstawiciela, w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

5. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje czynności, o których mowa w art. 20–22 i art. 24 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1662 oraz z 2015 r. poz. 1223 i 1918.

Art. 16x. 1. Urządzenia, o których mowa w art. 16l ust. 1, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, w tym interfejsy, o których mowa w załączniku II do decyzji 2009/750/WE, zwane dalej „składnikami interoperacyjności”, powinny spełniać wymogi, o których mowa w załączniku II i III do tej decyzji.

2. Składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodnie z załącznikiem IV do decyzji 2009/750/WE.

3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności deklarację WE zgodnie z pkt 3 załącznika IV do decyzji 2009/750/WE oraz umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).

4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.

5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w załączniku V do decyzji 2009/750/WE.

6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.

Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności przeprowadza organ wyspecjalizowany, o którym mowa w art. 38 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przekazuje informacje o wydanych przez organy wyspecjalizowane decyzjach, o których mowa w art. 41c ust. 3 pkt 1–3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, oraz przyczynach ich podjęcia:

- 1) Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności;
- 2) innym niż Rzeczpospolita Polska państwom członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, a dostawcą EETS dotyczący:

- 1) negocjacji związanych z usługą EETS,
- 2) umowy, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1, albo art. 16h pkt 1

– może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów.

2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu.

Art. 16za. 1. Komisja składa się z trzech członków:

- 1) osoby wskazanej przez dostawcę EETS;
- 2) osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2;
- 3) przewodniczącego.

2. Członkiem Komisji może zostać osoba fizyczna, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 2) nie została prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;
- 3) jest bezstronna i niezależna od stron sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, oraz pozostałych dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS.

3. Bezstronność i niezależność, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie jest zachowana, jeżeli kandydat na członka Komisji, zastępczego członka Komisji lub członek Komisji:

- 1) posiada udziały, akcje lub inne tytuły własności w podmiotach będących dostawcami EETS lub pobierającymi opłaty na obszarach EETS lub jednostkach z nimi powiązanych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 43 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330, z późn. zm.⁴⁾);
- 2) jest lub był w ostatnich 5 latach przedstawicielem prawnym (pełnomocnikiem), członkiem organów nadzorujących, zarządzających, administrujących lub pracownikiem podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 3) osiągnął w ciągu ostatnich 5 lat lub w czasie pełnienia funkcji członka Komisji, przychód z tytułu świadczenia usług na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 4) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia lub jest związany z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą będącą członkiem organów nadzorujących, zarządzających lub administrujących podmiotów, o których mowa w pkt 1.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawca EETS, składając wniosek, o którym mowa w art. 16z ust. 1, wskazuje po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Po otrzymaniu wniosku, minister właściwy do spraw transportu wzywa drugą stronę sporu do wskazania, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, kandydata na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji, a także do złożenia dokumentów dotyczących istoty sporu.

5. Kandydaci na członków Komisji, zastępczych członków Komisji i przewodniczącego Komisji składają ministrowi właściwemu do spraw transportu pisemne oświadczenie, że spełniają wymogi, o których mowa w ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 613, z 2014 r. poz. 768 i 1100 oraz z 2015 r. poz. 4, 978, 1045, 1166, 1333, 1844 i 1893.

oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Kandydaci na członków Komisji wybierają przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego i informują o dokonanej wyborze ministra właściwego do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powołuje Komisję w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w dzienniku urzędowym tego ministra. Komisja rozpoczyna swoją działalność z chwilą ogłoszenia zarządzenia. Minister właściwy do spraw transportu zawiadamia strony postępowania o powołaniu Komisji.

8. Członkostwo w Komisji ustaje z dniem:

- 1) śmierci członka Komisji;
- 2) złożenia rezygnacji przez członka Komisji ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 3) zaprzestania spełniania przez członka Komisji wymagań określonych w ust. 2;
- 4) następującym po dniu wydania uchwały kończącej postępowanie.

9. Członek Komisji, który złożył rezygnację, jest obowiązany uczestniczyć w pracach Komisji do czasu powołania następcy.

10. W przypadku gdy przed wydaniem uchwały kończącej postępowanie ustało członkostwo w Komisji przewodniczącego Komisji, wyboru nowego przewodniczącego Komisji dokonuje się spośród pozostałych kandydatów na przewodniczącego Komisji, wskazanych zgodnie z ust. 4. Przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

11. W przypadku ustania członkostwa w Komisji pozostałych członków Komisji, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powołuje na członka Komisji zastępczego członka Komisji, wskazanego przez stronę zgodnie z ust. 4. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio.

Art. 16zb. 1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.

2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję.

3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.

4. Podmiot pobierający opłaty, o którym mowa w art. 13i ust. 2, dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1.

Art. 16zc. 1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.

2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.

3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.

4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.

6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 183³ i art. 183⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.⁵⁾).

Art. 16zd. 1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.

2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:

1) koszty ekspertyz i opinii;

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 293, 379, 435, 567, 616, 945, 1091, 1161, 1296, 1585, 1626, 1741 i 1924 oraz z 2015 r. poz. 2, 4, 218, 539, 978, 1062, 1137, 1199, 1311, 1418, 1419, 1505, 1527, 1567, 1587 i 1595.

- 2) koszty tłumaczeń;
- 3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;
- 4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;
- 5) wynagrodzenie członków Komisji.

3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.

4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.

5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.

6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.

7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne pokrywa w całości koszty postępowania.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.

9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.

10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylenia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub opóźnionego powołania dowodów.

Art. 16ze. Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.

Art. 16zf. 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania.

2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 16zg. 1. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu.

2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, na podstawie art. 10 decyzji 2009/750/WE.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641 i 901) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 39b w ust. 1 po pkt 5c dodaje się pkt 5d i 5e w brzmieniu:
„5d) środków pochodzących z opłat, o których mowa w art. 16x ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
5e) odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w przypadku gdy opłaty, od których nalicza się odsetki, stanowią przychód Funduszu;”;
- 2) w art. 39f w ust. 1 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
„5a) wynagrodzenie dla dostawcy EETS, o którym mowa w art. 16t ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz koszty postępowania przed Komisją, o której mowa w art. 16z ust. 1 tej ustawy;”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy

Potrzeba dokonania nowelizacji ustawy o drogach publicznych wynika z konieczności implementacji do prawa krajowego przepisów decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11) zwanej dalej „decyzją”, wydanej na podstawie art. 4 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.), zwanej dalej „dyrektywą”.

Celem wprowadzenia proponowanych zmian jest zgodnie z art. 1 ww. decyzji stworzenie, a następnie wdrożenie, procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej czyli „European Electronic Toll Service” zwaną dalej „EETS”. Zatem ustawa ma na celu implementację przepisów decyzji umożliwiających prawidłowe funkcjonowanie usługi EETS, a więc uwzględnia wszystkie przewidziane w decyzji prawa i obowiązki podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi EETS. Zgodnie z art. 1 dyrektywy usługa ta, ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Pobieranie opłaty w sposób elektroniczny (tzw. opłata elektroniczna na wszystkich drogach krajowych) zostało uregulowane ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 172, poz. 1440) wdrażającą w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy. Wspomniana zmiana nie wprowadziła jednak przepisów definiujących usługę EETS, jak również przepisów dotyczących rozwiązań technicznych związanych ze świadczeniem tej usługi. W art. 13i ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”, wskazano jedynie, iż podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny umożliwiać świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej.

Zatem przedmiotowy projekt ma na celu wprowadzenie do polskiego porządku prawnego przepisów umożliwiających świadczenie ww. usługi, stanowiącej przedmiot decyzji.

Decyzja reguluje prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłatę oraz użytkowników EETS. Dotyczy również wymiany informacji między państwami członkowskimi, podmiotami pobierającymi opłaty, dostawcami EETS, użytkownikami dróg oraz Komisją Europejską w celu zapewnienia prawidłowości funkcjonowania usługi EETS. Jednocześnie decyzja przewiduje również wprowadzenie wymagań, które powinny spełniać podmioty zaangażowane w świadczenie usługi EETS. Decyzja określa również specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do prawidłowego świadczenia tej usługi oraz przepisy dotyczące zasad jej świadczenia.

Nowelizacja ustawy o drogach publicznych w zakresie usługi EETS umożliwi uzyskanie interoperacyjności na poziomie technicznym i proceduralnym poprzez stosowanie urządzeń i oprogramowania zdolnych do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Polski oraz ze wszystkimi systemami używanymi na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej. Krajami Unii Europejskiej poza Polską, w których wprowadzono systemy elektronicznego poboru opłat, są: Niemcy, Austria, Węgry, Czechy i Słowacja.

Reasumując, dzięki dokonaniu zmian w ustawie o drogach publicznych zawarcie jednej umowy z pojedynczym dostawcą EETS umożliwi użytkownikom EETS uiszczanie opłat nie tylko na terenie Polski lecz na całej sieci drogowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej dzięki jednemu zainstalowanemu w pojeździe samochodowym urządzeniu pokładowemu, które będzie dostarczane przez tego dostawcę EETS.

II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W porównaniu z aktualnie stosowanym elektronicznym poborem opłat w Polsce, schemat współpracy między podmiotami przy świadczeniu usługi EETS jest odmienny.

Obecnie umowa zawierana jest między użytkownikiem a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, zwaną dalej „GDDKiA”. Korzystanie z sieci dróg podlegających poborowi opłat przez użytkownika skutkuje naliczaniem opłat przez GDDKiA. Użytkownik może dokonywać płatności bezpośrednio na konto GDDKiA (gotówką, kartą kredytową lub debetową, przelewem). W przypadku przedpłaty odpowiednia kwota musi zasilić rachunek przed rozpoczęciem podróży, natomiast w sytuacji gdy wybrana została płatność okresowa z zabezpieczeniem, użytkownik otrzymuje zestawienie naliczonych opłat bezpośrednio od GDDKiA w postaci noty obciążeniowej po okresie miesiąca. Płatności dokonywane są przez użytkownika bezpośrednio na konto GDDKiA w terminie wskazanym w dokumencie informującym o wysokości naliczonej opłaty elektronicznej.

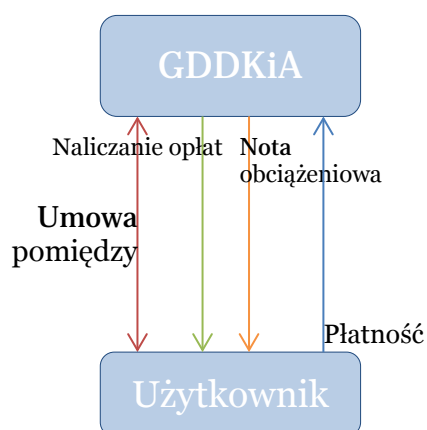
Natomiast po zawarciu umowy o świadczenie usługi EETS użytkownik EETS będzie rozliczał się za pomocą dostawcy EETS z opłat naliczonych przez wszystkie podmioty pobierające opłatę. Schemat poboru opłaty w ramach usługi EETS zakłada, iż nie będzie konieczny bezpośredni kontakt między użytkownikiem EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Opłaty na rzecz podmiotu pobierającego opłatę będą mu przekazywane bezpośrednio przez dostawcę EETS a nie przez użytkownika EETS. Dostawca EETS gwarantuje podmiotom pobierającym opłaty uiszczenie wszystkich opłat za swoich klientów – użytkowników EETS poruszających się po obszarze poboru opłat danego podmiotu pobierającego opłatę, z którym dostawca EETS zawarł 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 strony publicznej). Dokumenty rozliczeniowe (noty obciążeniowe, faktury) za opłaty naliczone wszystkim użytkownikom EETS, z którymi dostawca EETS podpisał umowę, będą wystawiane przez podmioty pobierające opłatę na dostawcę EETS.

Ustawa zawiera szereg przepisów kształtujących obowiązki podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi EETS mających na celu zapewnienie zabezpieczenia przepływu środków finansowych między dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty. Ustawa reguluje: obowiązek ustanowienia zabezpieczenia przez dostawcę EETS, częstotliwość przekazywania środków przez dostawców EETS na rachunek bankowy podmiotu pobierającego opłatę, postanowienia umowne jakie powinna zawierać umowa pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłatę, potwierdzenie, że opłata będzie wpłacana przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłatę bez jakichkolwiek potrąceń.

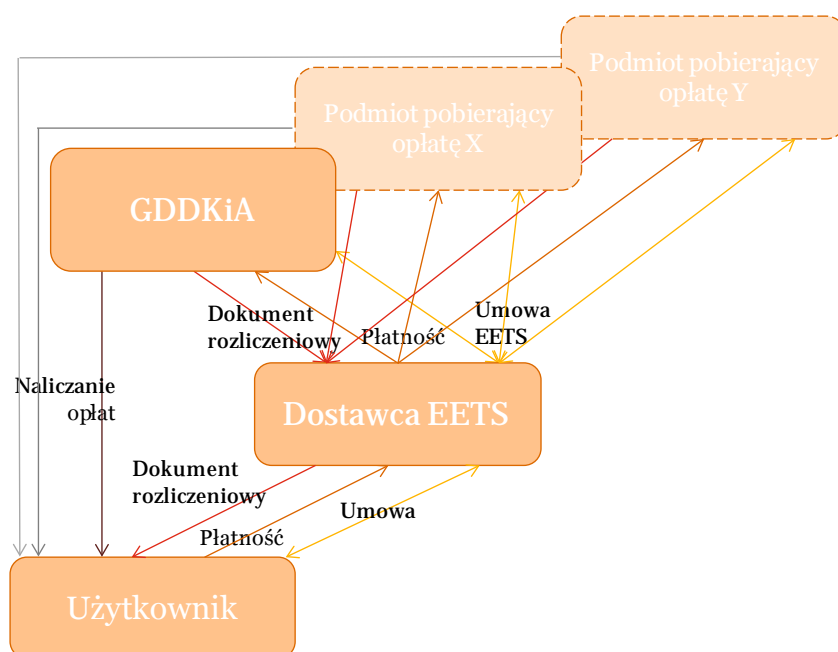
Reasumując, podstawowe założenia usługi EETS to:

- **Jedna umowa**, którą użytkownik EETS zawiera z jednym dostawcą EETS, umożliwiającą rozliczanie opłat pobieranych w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej Unii Europejskiej,
- **Jedno rozliczenie**, które otrzymuje użytkownik EETS za naliczone mu opłaty pobierane w formie elektronicznej za poruszanie się na terenie całej Unii Europejskiej w danym okresie,
- **Jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe**, które pozwala na naliczanie opłat podczas podróżowania po wszystkich sieciach drogowych Unii Europejskiej.

Relacje między podmiotami - obecnie



Relacje między podmiotami – w ramach usługi EETS



Interoperacyjność, czyli m.in. możliwość pobierania opłat za pomocą jednego urządzenia pokładowego ma zapewnić dostarczane przez dostawcę EETS urządzenie pokładowe, które musi być kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE, niezależnie od tego jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. System stosowany na drogach zarządzanych przez GDDKiA jest jednym z trzech systemów wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE, o których mowa w art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych. Zatem dostarczane przez dostawcę EETS urządzenie pokładowe spełniające kryterium interoperacyjności może być używane w pojazdach poruszających się po drogach zarządzanych przez GDDKiA, bowiem urządzenie to będzie współdziałać z systemem viaToll. Nie ma więc potrzeby, w związku z wdrożeniem ww. decyzji, dokonywania zmiany

technologii zastosowanej w Polsce do poboru opłaty elektronicznej. Umowa zawarta z wykonawcą elektronicznego systemu poboru opłat – viaToll zawiera zapisy umożliwiające interoperacyjność systemu poboru opłaty elektronicznej stosowanego w Polsce przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z innymi systemami elektronicznymi. Zatem dostosowanie techniczne krajowego systemu poboru opłat, tak aby system ten był interoperacyjny z innymi systemami elektronicznymi, zostało już zrealizowane w ramach wynagrodzenia w ramach zawartej już umowy.

Natomiast przeprowadzenie testów przydatności do stosowania, o których między innymi mowa w projektowanej ustawie, może wiązać się z koniecznością zapłaty wykonawcy krajowego systemu poboru opłat wynagrodzenia dodatkowego. Jednakże zgodnie z przepisami możliwe będzie żądanie od dostawców usługi opłaty za udział GDDKiA w ww. ocenie, co pozwoli GDDKiA na przeniesienie tych wydatków na dostawców EETS (art. 16x ust. 6).

Projektowane rozwiązania będą miały zastosowanie wyłącznie do obszarów, na których istnieją już systemy poboru opłat w formie elektronicznej. Obecnie istniejący system poboru opłat w formie elektronicznej – viaToll, obejmuje wyłącznie drogi zarządzane przez GDDKiA. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych opłatę elektroniczną pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jak również w przypadkach, o których mowa w ustawie o drogach publicznych, ww. opłatę mogą pobierać podmioty wymienione w tej ustawie. Projekt nie zakłada zmiany wysokości stawek opłaty elektronicznej określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.). Zatem opłata będzie pobierana w wysokości wskazanej w obowiązujących przepisach i w takiej samej wysokości, bez potrąceń, będzie przekazywana na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego. Natomiast sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości oraz pobierania, przez koncesjonariuszy opłat za przejazd autostradą, kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty, oraz sposób ogłaszania wysokości tych opłat, został ustalony w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i w nadal obowiązującym koncesjonariuszy rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (Dz. U. Nr 102, poz. 1075).

Aktualnie na żadnym odcinku zarządzanym przez spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, nie został wdrożony pobór opłat za przejazd w sposób elektroniczny. Decyzja w tej sprawie należy do wyłącznej kompetencji ww. spółek. Projektowane przepisy nie nakładają na przedmiotowe spółki

żadnego nowego obowiązku w tym zakresie. Zatem spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, mają prawo do podjęcia samodzielnej decyzji o tym, czy wprowadzą na drogach, na których pobierają opłaty, pobór opłat w sposób elektroniczny. Jeśli jednak spółki podejmą decyzję o wprowadzeniu poboru opłat w sposób elektroniczny, to zobowiązane będą do współpracy z dostawcą EETS, na takich samych zasadach i warunkach jak inne podmioty pobierające opłaty.

Zgodnie z projektem to podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat umożliwiają świadczenie usługi EETS (art.13i ust. 2). Zgodnie z art. 1 ust. 2 lit. a dyrektywy 2004/52/WE „Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do systemów opłat drogowych w odniesieniu do których nie funkcjonuje pobieranie opłat środkami elektronicznymi”.

W projekcie ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych zaproponowano uzupełnienie słownika używanych w ustawie określeń o najważniejsze dla funkcjonowania usługi EETS pojęcia, którymi posłużono się w art. 2 decyzji. Do ustawy wprowadzono definicje pojęć: usługi EETS, obszaru EETS, dostawcy EETS oraz użytkownika EETS.

W art. 13i nowelizowanej ustawy o drogach publicznych zaproponowano dodanie ust. 1a, zgodnie z którym uiszczanie opłat w systemach elektronicznego poboru opłat może następować z wykorzystaniem usługi EETS. Zatem zważywszy, że usługa EETS ma charakter fakultatywny, podmioty zobowiązane do uiszczenia opłaty będą mogły podjąć decyzję, czy skorzystać z usług proponowanych przez dostawcę EETS, czy też będą uiszczać opłatę w dotychczasowy sposób, płacąc bezpośrednio podmiotom pobierającym opłatę. W projekcie podkreślono również fakt, że świadczenie usługi EETS przez dostawcę EETS nie upoważnia go do dokonywania potrąceń, czy też zmian wysokości pobieranej opłaty (art. 13i ust. 1b, art. 16j ust. 2), bowiem zgodnie z art. 5 ust. 4 decyzji „Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej/lokalnej.”. Zatem możliwość świadczenia usługi EETS w żaden sposób nie wpływa na wysokość opłaty elektronicznej. Natomiast za świadczoną usługę dostawca EETS może pobierać wynagrodzenie.

Art. 13i ust. 3 obowiązującej ustawy o drogach publicznych stanowi, że „Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny oferować urządzenia na potrzeby pobierania tych opłat do instalacji w pojazdach samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”. Z kolei ust. 4 ww. przepisu stanowi, że „Urządzenia, o których mowa w ust. 3, powinny być interoperacyjne i zdolne do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wszystkimi

systemami używanymi na terytorium pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.”. Zatem przepisy obowiązującej ustawy nakładają na podmioty pobierające opłaty obowiązek zarówno oferowania urządzenia jak też zapewnienia aby było ono interoperacyjne. Interoperacyjność, czyli m.in. możliwość ponoszenia opłat za pomocą jednego urządzenia pokładowego ma zapewnić urządzenie pokładowe, które musi być kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie 2004/52/WE niezależnie od tego jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. Natomiast zgodnie z wdrażaną decyzją urządzenie dostarczane przez dostawców EETS musi być urządzeniem interoperacyjnym. Zatem nie ma potrzeby dalszego nakładania obowiązku dostarczenia takiego urządzenia na podmiot pobierający opłaty bowiem nie wynika to z przepisów decyzji. Podmiot pobierający opłaty powinien oferować takie urządzenie, które umożliwi mu realizację zadania jakim jest pobór opłaty na jego obszarze działania, natomiast nie ma obowiązku zapewniania aby urządzenie to służyło również do innych celów np. poboru opłat na innych drogach, na których opłatę pobierają inne podmioty. Zatem w związku z wdrożeniem decyzji 2009/750/WE uchylono art. 13i ust. 4, nakładający zbędny obowiązek na podmioty pobierające opłaty.

Obowiązujące art. 13i ust. 4a i 4b ustawy o drogach publicznych dotyczą zagadnień związanych z urządzeniami na potrzeby pobierania opłat z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat. Zawarte w nich rozwiązania, zgodnie z ust. 3, odnoszą się do urządzeń oferowanych przez podmioty pobierające opłaty. Natomiast świadczenie usługi EETS związane jest z koniecznością dostarczenia odpowiedniego urządzenia przez dostawcę EETS. Wobec powyższego w projekcie przedstawiono zmiany obowiązujących przepisów, dzięki którym opłaty będą mogły być ponoszone za pomocą urządzeń dostarczanych kierującym przez dwa wyżej wymienione rodzaje podmiotów. Zatem takie same obowiązki, których przestrzegać powinien kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie dostarczone przez podmiot pobierający opłaty, zostaną również nałożone na kierującego, który urządzenie otrzyma od dostawcy EETS. Zatem nie tylko kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3, lecz również kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1. Zgodnie z art. 13ha ust. 7 pkt 1 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6 tej ustawy, może: zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację

wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe rozwiązanie zastosowano, mając na uwadze, że wprowadzenie w przepisach możliwości świadczenia usługi EETS nie przesądza, iż wszyscy kierujący dotychczas korzystający z urządzeń dostarczanych przez podmioty pobierające opłaty, zdecydują się na skorzystanie z usługi EETS, a więc należy w przepisach uwzględnić, że wielu z nich nadal może korzystać z dotychczasowych urządzeń, a użytkownicy urządzeń powinni być traktowani w świetle prawa analogicznie.

Projektowana ustawa wprowadza w ustawie o drogach publicznych nowy rozdział dotyczący usługi EETS. Pierwszy z przepisów nowego rozdziału stanowi, iż usługę EETS może świadczyć dostawca EETS, który uzyskał wpis do rejestru EETS prowadzonego przez ministra właściwego do spraw transportu, a następnie zawarł umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS z podmiotem pobierającym opłatę, co zapewnia mu dostęp do obszaru EETS, na którym dany podmiot pobierający opłaty pobiera opłaty, oraz z użytkownikiem EETS. Dodatkowo projektowany art. 16e nowelizowanej ustawy dokonuje implementacji art. 3 decyzji, w którym zawarte są wymagania wobec dostawców EETS, wyliczając wymagania, jakie powinien spełniać podmiot ubiegający się o wpis do rejestru EETS. Natomiast w projektowanym art. 16f nowelizowanej ustawy ujęto kwestie związane z prowadzeniem rejestru EETS, tj. wskazano, że to minister właściwy do spraw transportu jest organem zobowiązanym do jego prowadzenia, wskazano formę i miejsce udostępnienia rejestru (przewiduje się udostępnienie rejestru na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, pomimo że nie będzie on prowadzony w systemie teleinformatycznym), a także zakres informacji, które będą się w nim znajdować oraz dokumenty, jakie podmiot ubiegający się o wpis do tego rejestru powinien złożyć wraz z wnioskiem o wpis, aby wykazać, że spełnia warunki, o których mowa w art. 16e. Decyzja nie precyzuje, jakie dokumenty mogą stanowić dowód spełnienia wymagań w niej określonych. Mając na uwadze powyższe, w projektowanych przepisach (art. 16f ust. 5) enumeratywnie wymieniono dokumenty, których łączne przedłożenie organowi dokonującemu wpisu do rejestru EETS, świadczyć będzie o spełnieniu wymogu znajdowania się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidywanej działalności, co w decyzji określone zostało jako „znajdowanie się w odpowiedniej sytuacji finansowej”. Zgodnie z art. 16f ust. 6 nowelizowanej ustawy podmiot ubiegający się o wpis do rejestru dostawców EETS powinien do wniosku o wpis dołączyć również oświadczenie, iż znane mu są oraz spełnia warunki wykonywania działalności w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

W projekcie wskazano termin, w jakim organ zobowiązany jest do dokonania wpisu bądź odmowy wpisu do tego rejestru, wyznaczając ministrowi na te czynności okres 2 miesięcy. Termin ten określono, mając na uwadze, że dokumenty przesyłane organowi mogą być obszerne, a spełnienie wymogów proceduralnych w przypadku odmowy wpisu, tj. wysłanie do wnioskodawcy zawiadomienia o wszczęciu postępowania o odmowie wpisu i związana z tym wymiana korespondencji, może trwać dłużej niż miesiąc. Dzięki rozwiązaniu, zgodnie z którym wpis i odmowa wpisu będzie następować w drodze decyzji administracyjnej, zapewniono podmiotom ubiegającym się o wpis do rejestru EETS oraz podmiotom uznającym za niezasadne ich wykreślenie, możliwość przedstawienia argumentacji, która w ich ocenie potwierdza zasadność dokonania takiego wpisu i obronę swego stanowiska w toku postępowania administracyjnego i sądowno administracyjnego, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego oraz ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

Projektowany art. 16g nowelizowanej ustawy został poświęcony uprawnieniu ministra właściwego do spraw transportu do dokonania wykreślenia z rejestru EETS zawierającego informacje na temat dostawców EETS, a więc podmiotów uprawnionych do świadczenia usługi EETS. Dostawca EETS, który rozpoczął świadczenie usługi EETS, nadal jest obowiązany do spełniania warunków, o których mowa w art. 16e nowelizowanej ustawy. W związku z powyższym, w przypadku gdy któryś z warunków nie zostaje dochowany, minister może dokonać wykreślenia z rejestru EETS. Należy mieć ponadto na uwadze, iż celem wprowadzenia usługi EETS jest objęcie nią wszystkich sieci dróg na terenie UE, na których pobierana jest opłata z wykorzystaniem elektronicznych systemów poboru opłat. W związku z powyższym, zgodnie z art. 4 ust. 1 decyzji, dostawcy EETS w ciągu 24 miesięcy od dnia wpisu do rejestru są zobowiązani zawrzeć umowy ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na terenie UE. Dokonując implementacji powyższego postanowienia decyzji uwzględniono fakt, iż proces zawierania umów z kolejnymi podmiotami pobierającymi opłaty może być związany z wieloma trudnościami i niekiedy może nie zostać zakończony w terminie wskazanym w decyzji, mimo starań i dobrej woli dostawcy EETS. Wobec powyższego w projekcie wskazano kryteria, którymi powinien kierować się minister, podejmując ewentualną decyzję o wykreśleniu danego podmiotu z rejestru EETS. W ustawie wskazano dwa kryteria, tj.: liczbę umów zawartych z podmiotami pobierającymi opłaty oraz stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy o świadczenie usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS. Dobierając ww. kryteria wzięto pod uwagę fakt, iż w praktyce mogą wystąpić sytuacje, że niektóre podmioty mogą pobierać

opłaty na wielu kilometrach dróg, natomiast inne realizują swoje uprawnienia na niewielkiej liczbie dróg. Wobec powyższego wzięcie pod uwagę jedynie długości obsługiwanej sieci dróg nie oddawałoby liczby obszarów EETS, na których pobierane są opłaty i na których prowadziłby działalność dostawca EETS. Zatem dopiero połączenie tych dwóch kryteriów pozwala ministrowi na zbadanie, jakie wysiłki podjął dostawca EETS aby spełnić wymóg, o którym mowa w decyzji i ilu umów brakuje mu do pełnego zrealizowania tego wymogu. Przepis ten daje ministrowi możliwość badania każdego przypadku i uznania, że im większa liczba zawartych umów oraz stosunek długości sieci dróg, co do której dostawca EETS zawarł umowy dotyczące świadczenia usługi EETS z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS, do długości sieci dróg na wszystkich obszarach EETS, tym mniejsze powinno być prawdopodobieństwo i zasadność wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS. Zarówno brak wskazania wprost w projekcie terminu (o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji) na zawarcie umów przez dostawcę EETS, jak również nie nakładanie na ministra obowiązku wykreślenia dostawcy EETS w tym przypadku, lecz jedynie umożliwienie mu podjęcia decyzji w sposób fakultatywny, stanowią świadomy zabieg legislacyjny, o czym świadczy również wyodrębnienie tego przypadku i uregulowanie go w osobnym ustępie. Należy bowiem podkreślić, iż spełnienie warunku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 decyzji, budzi obawy Komisji i podmiotów zainteresowanych świadczeniem usługi EETS. Nie można wykluczyć, że Komisja może dokonać zmiany tego zapisu, np. w kierunku złagodzenia rygору, z jakim wiąże się niespełnienie omawianego warunku. Wobec powyższego, uregulowanie przedmiotowej kwestii w proponowany w projekcie sposób, w przypadku inicjatywy legislacyjnej Komisji, nie będzie wymagało dokonania szybkiej zmiany przepisu oraz będzie umożliwiało orzekanie przez organ z uwzględnieniem sytuacji aktualnie panującej na rynku oraz w zgodzie z wytycznymi Komisji w tym zakresie.

Usługę EETS na terenie danego państwa Unii Europejskiej mogą świadczyć nie tylko podmioty zarejestrowane w tym państwie, lecz również podmioty wpisane do rejestrów prowadzonych przez inne państwa członkowskie. Znajduje to odzwierciedlenie w projektowanym art. 16h nowelizowanej ustawy, z którego wynika, że usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie członkowskim Unii Europejskiej jego siedziby.

Obowiązki dostawców EETS opisane w art. 4 decyzji oraz w pozostałych przepisach decyzji zostały wyselekcjonowane i ujęte w art. 16i nowelizowanej ustawy. Istotą usługi EETS jest fakt, iż skorzystanie z niej zdejmuje z użytkownika EETS obowiązek zawierania umów z podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach, na których użytkownik EETS będzie

się poruszał, bowiem po zawarciu umowy z dostawcą EETS, to dostawca EETS będzie zobowiązany uiszczać opłaty właściwym podmiotom pobierającym opłaty. Mając na uwadze powyższe, jako pierwszy obowiązek dostawcy EETS, w projekcie wymieniono właśnie obowiązek uiszczania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy o drogach publicznych oraz opłaty za przejazd autostradą. Przepis ten wskazuje podstawową czynność, do wykonywania której zobowiązany jest dostawca EETS i jednocześnie zabezpiecza interesy podmiotów pobierających opłaty, na rzecz których opłata będzie uiszczana. Zatem do momentu przekazania wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4, za ponoszenie opłat wobec podmiotu pobierającego opłaty odpowiada dostawca EETS. Natomiast po zablokowaniu urządzenia użytkownik nie będzie mógł uiścić opłaty przy jego wykorzystaniu i za brak opłaty powinna zostać na niego nałożona kara administracyjna (chyba, że użytkownik zaopatrzy się w urządzenie ViaToll i będzie uiszczał opłaty przy wykorzystaniu systemu ViaToll). Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego na tzw. „czarnej liście” czyli w wykazie urządzeń przeznaczonych do zablokowania od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty na zasadach określonych w umowie (art. 16l ust. 7 i 8 ustawy).

Zważywszy, że w praktyce mogą mieć miejsce sytuacje, gdy np. dane użytkowników będą niezbędne dla celów postępowań administracyjnych wszczętych i prowadzonych przez podmioty, o których mowa w art. 13l ust. 1 ustawy o drogach publicznych w przedmiocie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ustawy o drogach publicznych, na dostawcę EETS nałożono obowiązek informowania podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę, o danych koniecznych do realizacji tej umowy, w tym np. przypisaniu określonych urządzeń do użytkownika EETS.

Zgodnie z art. 4 ust. 2 decyzji dostawcy EETS informują użytkowników EETS o obsługiwanych przez siebie obszarach EETS oraz wszelkich zmianach tych obszarów, dlatego też nałożono na dostawców EETS obowiązek udostępniania na ich stronach internetowych informacji o obsługiwanych obszarach EETS oraz warunkach zawierania umów z użytkownikami EETS.

Ponadto należy pamiętać, iż obowiązki usługodawcy świadczącego usługi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uregulowane zostały w ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278, z późn. zm.). Zgodnie z art. 10 ust. 1 ww. ustawy „Usługodawca, przed zawarciem umowy w formie pisemnej, a w przypadku braku pisemnej umowy – przed rozpoczęciem świadczenia usługi,

jest obowiązany, w sposób jednoznaczny, podać usługobiorcy, o ile posiada, następujące informacje:

- 1) firmę, adres siedziby albo adres miejsca zamieszkania i głównego miejsca wykonywania działalności;
- 2) organ rejestrowy i numer w rejestrze, w którym usługodawca jest zarejestrowany jako przedsiębiorca albo numer w ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) adres poczty elektronicznej lub inne dane umożliwiające bezpośredni kontakt z usługodawcą;
- 4) wskazanie organu, który wydał certyfikat, koncesję, zezwolenie, zgodę, licencję lub dokonał wpisu do rejestru albo wydał inny dokument uprawniający usługodawcę do świadczenia usługi;
- 5) wskazanie samorządu zawodowego, do którego usługodawca należy, tytułu zawodowego oraz państwa, w którym przyznano ten tytuł;
- 6) główne cechy usługi;
- 7) cenę usługi, jeżeli została ustalona;
- 8) stosowane przez usługodawcę wzorce umów oraz postanowienia umowne określające prawo właściwe dla danej umowy lub sąd albo inny organ właściwy do rozstrzygania sporów;
- 9) numer identyfikacji podatkowej (NIP) lub inny numer identyfikacyjny, którym usługodawca jest obowiązany posługiwać się na potrzeby podatku od towarów i usług;
- 10) o obowiązkowym ubezpieczeniu lub gwarancji finansowej, wraz z danymi ubezpieczyciela lub gwaranta, oraz o zasięgu terytorialnym ubezpieczenia;
- 11) o gwarancjach jakości wykonanej usługi, które nie są wymagane przepisami prawa.”.

Zgodnie z ust. 3 tego przepisu ww. ustawy informacje te usługodawca jest obowiązany udostępnić w sposób zapewniający zapoznanie się przez usługobiorcę z tymi informacjami, w szczególności w miejscu, w którym świadczona jest usługa, w miejscu zawarcia umowy, na swojej stronie internetowej oraz w dokumentach informacyjnych dostarczonych usługobiorcy. Powyższe przepisy odpowiadają art. 4 ust. 7 decyzji, zgodnie z którym dostawcy EETS udostępniają publicznie stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS. Natomiast zgodnie z art. 9 przywołanej ustawy usługodawca zapewnia, aby ogólne warunki dostępu do usługi nie dyskryminowały usługobiorcy ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania, co z kolei odpowiada art. 9 ust. 1 decyzji, zgodnie z którym użytkownicy EETS mogą dokonać subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na przynależność państwową, państwo pobytu czy państwo rejestracji pojazdu. Wobec powyższego uznano, że nie ma

potrzeby uzupełniania projektu o dodatkowe, szczegółowe przepisy, nakładające na dostawcę EETS obowiązki wynikające z obowiązujących już przepisów a mające na celu ochronę interesów użytkowników danej usługi.

Zważywszy natomiast na fakt, że państwa członkowskie powinny podejmować wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia aktualizacji i poprawności wszystkich danych przechowywanych w rejestrze obejmującym dane na temat obszarów EETS na swoim terytorium oraz zarejestrowanych w danym państwie dostawców EETS, na dostawcę EETS nałożono obowiązek niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw transportu o zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS. Dostawcę EETS obowiązano również do składania ministrowi właściwemu do spraw transportu oświadczenia o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni zawierającego informacje na temat obsługiwanych obszarów EETS oraz oświadczenia, że spełnia on warunki świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS prowadzonego przez ministra. Mając na uwadze, że zgodnie z art. 19 decyzji dotyczący dostawców EETS rejestr EETS zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 3 lit. e decyzji, na dostawców EETS nałożono również obowiązek niezwłocznego przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu wniosków z oceny planu zarządzania ryzykiem.

Obowiązkiem dostawcy EETS jest również ustanowienie zabezpieczenia. W projektowanej ustawie wymieniono formy zabezpieczenia, okres na jaki jest ustanawiane, odwołano się do sposobu obliczania jego wysokości wskazanego w załączniku I do decyzji 2009/750/WE oraz wskazano, że ma być ono ustanowione, tak aby umożliwiała pobierającemu opłatę bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty (art. 16k projektu ustawy).

Istotnym elementem umożliwiającym funkcjonowanie usługi EETS są urządzenia na potrzeby pobierania opłat, które powinny być interoperacyjne i zdolne do komunikowania się z systemami elektronicznego poboru opłat używanymi na obszarach EETS, a więc kompatybilne z każdą z technologii wskazanych w dyrektywie, niezależnie od tego, jaka technologia wykorzystywana jest w danym kraju UE. Przepisy decyzji dotyczące tych urządzeń zostały wdrożone w art. 16l nowelizowanej ustawy, który wskazuje, że to na dostawcy EETS spoczywa obowiązek dostarczenia ich użytkownikowi EETS i zapewnienie ich serwisu oraz przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnienie przez to urządzenie wymagań technicznych określonych w decyzji, którym może być np. deklaracja WE. Na dostawcy EETS spoczywa również obowiązek informowania użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłatę wykazu urządzeń przeznaczonych do

zablokowania, w którym umieszczono urządzenie dostarczone temu użytkownikowi EETS. Zgodnie z art. 4 ust. 6 decyzji dostawcy EETS prowadzą wykazy urządzeń pokładowych, wydanych użytkownikom EETS, z którymi zawarli umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS, które utraciły ważność. Mając na uwadze powyższy przepis, obowiązano dostawcę EETS do prowadzenia i przekazywania podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę, wykazu urządzeń przeznaczonych do zablokowania. Przepis ten ma istotne znaczenie ze względu na konieczność ustalenia podmiotu obowiązującego do uiszczenia opłaty, w sytuacji gdy dane urządzenie zostało zablokowane. Jeśli bowiem dostawca EETS poinformuje podmiot pobierający opłaty, że dane urządzenie znajduje się na jego tzw. „czarnej liście”, to od chwili wskazanej w ustawie, nie jest obowiązany do uiszczania opłat naliczanych przy pomocy takiego urządzenia. Taka regulacja w projektowanej ustawie stanowi wdrożenie art. 7 ust. 3 decyzji.

Zgodnie z art. 4 ust. 8 decyzji „faktury wystawiane użytkownikom EETS przez dostawców EETS zawierają jasne rozróżnienie opłat za usługę EETS i pobranych opłat drogowych oraz określają co najmniej czas i miejsce pobrania opłaty i zestawienie składników opłaty dotyczące danego użytkownika, chyba że użytkownik zdecyduje inaczej.”. Powyższy przepis również został wdrożony w projektowanej ustawie, zapewniając użytkownikom EETS, że dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwoty pobranych opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą, i wynagrodzenia za usługę EETS, oraz wskazuje termin ich zapłaty. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce pobrania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłat za przejazd autostradą oraz zestawienie ich składników, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej. Mając na uwadze powyższy przepis wdrażanej decyzji, można uznać, że dopuszcza ona możliwość pobierania przez dostawców EETS od użytkowników EETS wynagrodzenia za świadczoną usługę EETS. Zatem decyzja nie wyklucza osiągania dochodów z tej działalności jak również nie wskazuje sposobu wysokości bądź ograniczania zarobku dostawców EETS. Zatem wysokość wynagrodzenia dostawcy EETS będzie określana przez danego dostawcę EETS a więc w praktyce to uwarunkowania rynkowe będą wpływały na wysokość tego wynagrodzenia. Natomiast użytkownik może sam zdecydować, czy zamierza skorzystać z usług świadczonych przez dostawców EETS a jeśli tak, to z którym z nich zawrze umowę. Zatem dla kierowców wdrażane przepisy oznaczają fakultatywną możliwość skorzystania z usługi EETS a przepisy ustawy dają dostawcy EETS możliwość pobierania wynagrodzenia za świadczenie usługi EETS od użytkowników EETS.

W kilku artykułach implementowanej decyzji przedstawiono liczne obowiązki podmiotów pobierających opłaty, które w projektowanej ustawie wyliczono w art. 16o nowelizowanej ustawy. Zgodnie z projektem ustawy podmiot pobierający opłaty jest obowiązany zapewnić niedyskryminacyjne warunki zawierania umów dotyczących świadczenia usługi EETS z dostawcami EETS. Powyższy obowiązek jest powiązany z nałożonym na dostawców EETS obowiązkiem zawarcia umów ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na terenie UE w terminie wskazanym w art. 4 ust. 1 decyzji, co nie byłoby możliwe gdyby podmioty pobierające opłaty, wykorzystując sytuację dostawców EETS, którzy powinni dochować ustawowego terminu, narzucałyby im spełnienie wygórowanych warunków. Realizację tego obowiązku będzie mogła badać Komisja pełniąca funkcję organu pojednawczego, który zgodnie z art. 10 ust. 1 decyzji jest upoważniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne, narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty, nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy. Jeśli natomiast zostanie już zawarta umowa z dostawcą EETS to podmiot pobierający opłaty jest obowiązany dopuszczać na sieci dróg, na której pobiera opłaty, użytkowanie przez użytkowników EETS urządzeń, które wydał im ten dostawca EETS. W przepisie wymieniono również informacje, które podmiot pobierający opłaty powinien zamieszczać na swojej stronie internetowej, aby umożliwić zapoznanie się z nimi szerokiemu gronu zainteresowanych podmiotów z różnych państw UE, związane z prowadzoną działalnością, takie jak np. wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę, informację o sieci dróg, na której pobiera opłatę, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz technologii poboru opłat, informację o obszarze EETS spełniająca wymogi określone w załączniku I do decyzji. Mając na uwadze, że niektóre z powyższych danych minister jest zobowiązany umieszczać w prowadzonych rejestrach, podmiot pobierający opłaty powinien niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o tych danych i informacjach, a następnie o ich zmianach. Z kolei minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w państwach członkowskich Unii Europejskiej o planowanych przez podmioty pobierające opłaty zmianach.

Podmioty pobierające opłaty są też obowiązane podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z winy podmiotu pobierającego opłaty zgodnie z art. 5 ust. 7 decyzji. Art. 5 ust. 6 decyzji stanowi, iż podmiot pobierający opłaty może zażądać ze strony dostawcy EETS współpracy w zakresie przeprowadzania niezapowiedzianych szczegółowych

kontroli systemu opłat, obejmujących pojazdy poruszające się obecnie lub te, które poruszały się niedawno, na obszarze danego podmiotu pobierającego opłaty. Liczba pojazdów poddawanych takiej kontroli w ciągu roku, przypadająca na danego dostawcę EETS, jest proporcjonalna do średniego rocznego natężenia ruchu lub prognoz natężenia ruchu na obszarach EETS danego podmiotu pobierającego opłaty, opracowywanych przez dostawcę EETS. Mając na uwadze powołane postanowienia decyzji oraz fakt, iż dotyczą one relacji między dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty, w projekcie ustawy wskazano, że umowa dotycząca świadczenia usługi EETS, zawarta między tymi podmiotami, powinna zawierać w szczególności postanowienia wskazujące formy sprawdzenia sposobu świadczenia usługi, o którym mowa w art. 16q, ustalone z uwzględnieniem art. 5 ust. 6 decyzji (art. 16q, art. 16s ust. 2 pkt 6).

Zgodnie z art. 5 ust. 3 decyzji „Dopuszczenie dostawcy EETS do obszaru poboru opłat podlega ogólnym warunkom określonym w informacji o obszarze EETS, czego celem jest zakończenie negocjacji w tej sprawie w terminie określonym w art. 4 ust. 1; ponadto dopuszczenie może podlegać również szczególnym warunkom umownym.”. Wobec powyższego, projekt ustawy w art. 16s ust. 1 przewiduje, że umowę między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS zawiera się na podstawie warunków ogólnych określonych w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o pkt 3 lit. c. Umowa może zawierać także warunki szczególne. Powyższy przepis stanowi wdrożenie art. 5 ust. 3 decyzji. Zawarte w umowie dodatkowe szczególne warunki poza określonymi w informacji o obszarze EETS nie mogą być sprzeczne z informacją o obszarze EETS. Ustawa zawiera również przepisy dotyczące postanowień umownych, jakie powinna zawierać umowa pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty. Umowa powinna zatem określać co najmniej: skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia; warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy; zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 16s ustawy). W celu umożliwienia dostawcy EETS i podmiotowi pobierającemu opłaty rozliczenia w zakresie podziału kosztów związanych z zapewnieniem działania usługi EETS, przepisy przedmiotowej ustawy umożliwiają podmiotom pobierającym opłaty wypłatę wynagrodzenia na rzecz dostawcy EETS ale nie przesądzają, że wypłata ta stanowi obowiązek podmiotu pobierającego opłaty (art. 16t ustawy). W ustawie wskazano składniki z jakich powinno składać się wynagrodzenie, które podmiot pobierający opłaty może wypłacić dostawcy EETS. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się

z: kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 albo art. 16h pkt 1, ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS. Oszczędności, do których odnosi się kwota odpowiadająca oszczędnościom wskazana w art. 16t ust. 2 pkt 1, w praktyce dla GDDKiA oznaczają mniejsze wydatki ze środków, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5 ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym na eksploatację elektronicznego systemu poboru opłat. Art. 16t umożliwia podmiotowi pobierającemu opłaty ukształtowanie wynagrodzenia, tak aby składało się bądź z jednego bądź dwóch składników wymienionych przez ustawodawcę w katalogu zamkniętym. Natomiast informację o tym, czy przewidziana jest wypłata wynagrodzenia dla dostawcy EETS i jakie są zasady jego ustalania podmiot pobierający opłaty umieszcza w informacji o obszarze EETS.

Kwestiom dotyczącym rachunkowości został poświęcony art. 8 decyzji, zgodnie z którym jeżeli organizacja pełni funkcję zarówno podmiotu pobierającego opłaty, jak i dostawcy EETS, państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia prowadzenia i publikowania osobnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla obydwu rodzajów działalności oraz uniemożliwienia subsydiowania skrośnego między tymi rodzajami działalności. Decyzja odnosi się do zagadnienia możliwości świadczenia usług EETS przez podmioty pobierające opłaty jedynie w art. 8 a więc Komisja Europejska nie przewidziała w tym zakresie w decyzji osobnych regulacji, poza wskazanym przepisem. W projekcie ustawy uwzględniono to zagadnienie i określono zasady rozliczeń w sytuacji gdyby podmiot pobierający opłaty jednocześnie świadczył usługi jako dostawca EETS w tym również zawarto zakaz subsydiowania skrośnego. Zakaz stosowania subsydiowania skrośnego został już zastosowany w polskim ustawodawstwie m.in. w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Uznając, że niezasadne byłoby aby podmiot pobierający opłaty będący jednocześnie dostawcą EETS zawierał umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS sam ze sobą, w art. 16u projektu wskazano, że taki podmiot zawiera stosowne umowy z innymi podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13i ust. 2.

Zgodnie z art. 19 wdrażanej decyzji każde z państw członkowskich prowadzi krajowy elektroniczny rejestr zawierający dane dotyczące: podmiotów pobierających opłaty, technologii pobierania opłat, danych dotyczących opłat, informacji o obszarze EETS, dostawców EETS posiadających umowy EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na obszarze danego państwa członkowskiego. Ustawa określa zasady prowadzenia takiego rejestru i powierza ministrowi właściwemu do spraw transportu

obowiązek jego prowadzenia i przekazywania aktualnych danych na temat obszarów EETS i dostawców EETS swoim odpowiednikom w pozostałych państwach członkowskich UE oraz Komisji Europejskiej. Podobnie jak w przypadku rejestru EETS rejestr, o którym mowa w art. 16v, będzie publikowany na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, natomiast projekt ustawy nie wymaga, aby był on prowadzony w systemie teleinformatycznym.

Zgodnie z art. 16w nowelizowanej ustawy w zakresie kontroli składników interoperacyjności odwołano się do przepisów ustawy o systemie oceny zgodności. Następnie art. 16x odnosi się do zagadnień technicznych dotyczących zapewnienia interoperacyjności poszczególnych elementów systemu, umożliwiających funkcjonowanie usługi EETS. Zgodnie z art. 16y kontrolę, czy urządzenia, o których mowa w art. 16l nowelizowanej ustawy, oraz pozostałe składniki interoperacyjności, biorące udział w zapewnieniu funkcjonowania usługi EETS, przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem spełniają wymogi, o których mowa w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE, prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności niezgodnych z wymaganiami określonymi w załączniku II i III do decyzji 2009/750/WE prowadzą organy wyspecjalizowane, o których mowa w art. 38 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Zważywszy, że art. 44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności nakłada na Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów obowiązek przekazywania Komisji Europejskiej wskazanych w nim informacji, za zasadne uznano, aby obowiązek ten, związany z usługą EETS, wykonywał również ten podmiot.

W przypadku sporów między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS, podmioty te będą mogły skorzystać z postępowania mającego na celu rozstrzygnięcie sporów zarówno w trakcie negocjowania umów, jak również w czasie obowiązywania umów już zawartych. Przepisy dotyczące funkcjonowania Komisji stanowią implementację art. 10 i 11 decyzji. Niezależna Komisja pełniąca funkcję organu pojednawczego będzie upoważniona w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy. Projekt wyraźnie przy tym wskazuje, że nie można uzależnić dochodzenia roszczeń przed sądem powszechnym od wszczęcia postępowania pojednawczego.

Postępowanie pojednawcze prowadzone będzie na wniosek złożony do ministra właściwego do spraw transportu przez podmiot pobierający opłaty lub dostawcę EETS,

określający zakres i istotę sporu. Na podstawie ww. wniosku powołana również będzie Komisja, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wymogi, które powinien spełniać członek Komisji określa art. 16za ust. 2. Kandydaci na członków Komisji będą obowiązani złożyć pod rygorem odpowiedzialności karnej oświadczenie, że spełniają wymogi wskazane w ustawie. Komisja będzie składać się z trzech członków: osoby wskazanej przez dostawcę EETS, osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty oraz przewodniczącego. Strony będą zobowiązane do wskazania po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Wprowadzenie obowiązku wskazywania zastępczego członka Komisji ma na celu zapobieżenie nadmiernym opóźnieniom w pracach Komisji w przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiającej uczestnictwo w pracach Komisji kandydata na członka Komisji wskazanego przez stronę sporu. Kandydaci na członków Komisji będą wybierać przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego. Obowiązek wskazywania co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji ma na celu stworzenie listy kandydatów, spośród których wybierany będzie przewodniczący. Takie rozwiązanie ma na celu ułatwienie pozostałym kandydatom na członków Komisji dojścia do porozumienia w sprawie wyboru przewodniczącego Komisji. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powoła Komisję w drodze zarządzenia, podlegającego następnie ogłoszeniu w jego dzienniku urzędowym. Komisja będzie rozpoczynać swoją działalność od chwili ogłoszenia ww. zarządzenia. Komisja zakończy postępowanie pojednawcze, wydając, w formie uchwały, opinię odnoszącą się do istoty sporu, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji, chyba że strony złożą zgodny wniosek o zakończenie postępowania. Uchwała zapadać będzie większością głosów. W przepisach wymieniono obligatoryjne elementy uchwały. Projektowana ustawa zakłada przy tym odpowiednie stosowanie wskazanych przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm.) przewidujących między innymi obowiązek bezstronności mediatora i wyłączających jawność prowadzonego postępowania. Projektowany art. 16zd szczegółowo reguluje kwestie związane z kosztami prowadzonego postępowania pojednawczego, w szczególności wskazując, że postępowanie jest prowadzone na koszt stron. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji zapewniać będzie urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu. W związku z powyższym dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazywać będzie ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania. Uchwały Komisji odnoszące się do istoty sporu podlegać będą ogłoszeniu

w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu. Przewiduje się nałożenie obowiązku na urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wymienia informacji z odpowiednimi podmiotami powołanymi do prowadzenia postępowania w zakresie sporów dotyczących świadczenia usługi EETS w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Projekt ustawy przewiduje również uzupełnienie, zawartego w art. 39b ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, katalogu o nowe źródła środków Krajowego Funduszu Drogowego, tj. środki pochodzące z opłat pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad za czynności związane z oceną składników interoperacyjności oraz odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3 ustawy o drogach publicznych, w przypadku gdy opłaty, od których nalicza się odsetki, stanowią przychód Funduszu.

Natomiast w art. 39f w ust. 1 ww. ustawy wskazującym na jakie cele mogą być przeznaczone środki Krajowego Funduszu Drogowego wskazano wynagrodzenie dla dostawcy EETS oraz koszty postępowania przed Komisją.

Projekt ustawy określa, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych, w związku z tym nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem UE.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Jerzy Szmit– Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawnego, Departament Dróg i Autostrad, Agnieszka.Buczma@mir.gov.pl, tel. 630-12-85</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>24.12.15 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac: UC66</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest wdrożenie procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS) przewidzianą w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (decyzja EETS). Usługa EETS ma docelowo umożliwić użytkownikom uiszczanie opłat przy pomocy jednego urządzenia pokładowego na całej sieci drogowej w UE, na której pobierane są opłaty za pomocą elektronicznych systemów poboru opłat.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Jako, że decyzja EETS ma wpływ na prawa i obowiązki zarówno organów administracji państwowej (GDDKiA, minister właściwy do spraw transportu), jak i obywateli (podmioty korzystające z dróg, na których opłaty pobierane są w sposób elektroniczny) nie jest możliwe wdrożenie decyzji w inny sposób niż w drodze aktu prawnego rangi ustawowej. Oczekuje się, że projektowana ustawa wprowadzi instrumenty, które zapewnią możliwość sprawnego funkcjonowania usługi EETS na terytorium RP.

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

Decyzja EETS skierowana jest do państw członkowskich UE, a w praktyce powinna być stosowana wyłącznie przez te państwa, na których terytorium opłaty pobierane są w sposób elektroniczny. Państwa członkowskie wdrażają decyzję aktami prawnymi różnej rangi, zarówno ustawowymi, jak i rozporządzeniami wykonawczymi, przy czym nie wszystkie państwa zakończyły proces transpozycji (np. Niemcy). W większości państw ustalone zostały podmioty odpowiedzialne za prowadzenie rejestru dostawców EETS. Dla przykładu, w Hiszpanii organem tym jest Generalny Dyrektor ds. Autostrad, we Francji i w Czechach – minister właściwy do spraw transportu, a w Austrii – minister ds. transportu, innowacji i technologii.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat	1 (GDDKiA)		Zawieranie umów z dostawcami EETS, którzy zamierzają świadczyć usługę EETS na terytorium RP
Użytkownicy elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL	765 tys.	Dane z systemu viaTOLL	Możliwość zawarcia umowy z dostawcą EETS umożliwiającą uiszczanie opłat za pomocą usługi EETS
Potencjalni polscy użytkownicy autostrad, którzy mogą skorzystać z nowego systemu poboru	18,75 mln	Dane GUS	Możliwość zawarcia umowy z dostawcą EETS umożliwiającą uiszczanie opłat za pomocą usługi EETS

opłat			
Minister właściwy do spraw transportu			Rejestracja dostawców EETS mających siedzibę na terytorium RP oraz obsługa Komisji powołanej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS

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

Projekt ustawy został skierowany do koncesjonariuszy autostrad płatnych, organizacji zrzeszających przewoźników drogowych oraz instytucji zajmujących się problematyką drogownictwa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie przewiduje zwiększenia wydatków na rzecz ministra właściwego ds. transportu jak też na rzecz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, na których ustawa nakłada nowe obowiązki. W szczególności w projekcie ustawy zawarto przepis, zgodnie z którym w ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS jest obowiązany do przekazywania opłat pobierającemu opłatę w wysokości obowiązującej na terytorium RP.</p> <p>Nie można natomiast wykluczyć, że w związku z rozwojem usługi EETS podmiot pobierający opłaty jakim jest GDDKiA będzie dokonywał wypłaty wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS. Wynagrodzenie to może stanowić np. część kwoty, którą dotychczas wypłacano operatorowi systemu. Zatem nie będzie to wydatek większy niż dotychczas. Możliwe jest również, że prowadzone będą postępowania przed Komisją, o której mowa w ustawie. Natomiast nie można obecnie przewidzieć ile takich postępowań będzie się toczyć a zważywszy, że koszty postępowania ponosić będzie strona, która przegra spór, nie jest zasadne założenie, że GDDKiA będzie przegrywać wszystkie spory zatem w OSR nie ujęto ewentualnych kosztów tych postępowań.</p>

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne		Projekt ma na celu uproszczenie procedury uiszczania opłat elektronicznych za przejazd po drogach w całej UE, w związku z czym powinien mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na obywateli.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Dzięki wprowadzeniu europejskiej usługi opłaty elektronicznej użytkownicy EETS (czyli osoby uiszczające opłaty drogowe w sposób elektroniczny) będą mieli możliwość uiszczania opłat na wszystkich obszarach EETS w ramach europejskiej sieci drogowej za pomocą jednego urządzenia pokładowego. Ponadto użytkownicy będą rozliczać się z jednym podmiotem. Tym samym ułatwione będzie i skrócone uiszczanie opłat za przejazd po drogach w całej Europie. Przewidywanym skutkiem uruchomienia usługi EETS będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na to, iż opłata elektroniczna naliczana jest i pobierana bez potrzeby zatrzymywania się (tzw. zasada free flow), pozwala na lepszą efektywność przejazdów, mniejsze zużycie paliwa i mniejszą emisję spalin.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektu ustawy na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Brak wpływu projektu ustawy na pozostałe obszary.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów aktu prawnego będzie możliwe dopiero po pojawieniu się dostawcy EETS, który będzie dążył do świadczenia usługi EETS na terytorium RP.

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

Dokonanie oceny ex-post będzie możliwe dopiero po praktycznym zastosowaniu jej przepisów, co uwarunkowane jest pojawieniem się dostawcy EETS, który zawrze umowę z podmiotem pobierającym w Polsce opłaty drogowe w sposób elektroniczny. Na chwilę obecną nie jest możliwe przewidzenie, kiedy taki dostawca usługi EETS w Polsce się pojawi.

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

Brak.