|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw  **Ministerstwo wiodące:**  Ministerstwo Infrastruktury  **Ministerstwa współpracujące:**  Kancelaria Prezesa Rady Ministrów oraz Ministerstwo Finansów  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mi.gov.pl | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 04.08.2022  **Źródło:**  Prawo UE  **Nr w wykazie prac**  **UC88** | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Celem projektu jest wdrożenie przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii*, zwanej dalej „Dyrektywą”. Znacząca część zagadnień ujętych w Dyrektywie była dotychczas przedmiotem *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie* oraz wydanej na jej podstawie *decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych*. Powyższe przepisy unijne stworzyły ramy prawne umożliwiające oferowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (European Electronic Toll Service), zwanej dalej „usługą EETS”, certyfikowanym dostawcom, zwanym dalej „dostawcami EETS”. Usługa EETS ma na celu umożliwienie użytkownikom, którzy podpiszą umowę z dostawcą EETS, uiszczanie opłat za przejazdy na terenie Unii Europejskiej w systemach elektronicznych poprzez zawarcie jednej umowy z dostawcą EETS i za pomocą jednego urządzenia pokładowego (tzw. OBU). Dotychczas obowiązujące przepisy unijne regulujące usługę EETS zostały wdrożone do prawa polskiego *ustawą z dnia 13 maja 2016 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. poz. 770), która weszła w życie w dniu 18 czerwca 2016 r. Obecnie w Polsce żaden dostawca EETS nie świadczy usługi EETS, lecz do podmiotów pobierających opłaty zgłaszają się dostawcy zainteresowani taką możliwością, prowadzący prace aby spełnić wymagane ku temu warunki. Usługa EETS jest natomiast już oferowana w niektórych innych krajach UE np. w Niemczech, Belgii czy Austrii.  Wymaga podkreślenia, że wprowadzenie przez unijnego ustawodawcę ram prawnych dla funkcjonowania usługi EETS nie ma na celu ingerencji w podstawowe zasady poboru opłat za przejazd na obszarze UE. **W związku z powyższym projektowana ustawa, wdrażająca Dyrektywę, w żaden sposób nie wpływa na rodzaje pojazdów objętych opłatą, wysokość stawek opłat oraz sieć dróg płatnych. Wejście w życie projektowanej ustawy nie spowoduje więc wzrostu obciążeń użytkowników dróg z tytułu opłat za przejazd pobieranych na terytorium RP.** Usługa EETS ma bowiem na celu wyłącznie ułatwienie wnoszenia poboru opłat za przejazd w systemach elektronicznych stosowanych na terytorium UE, a więc reguluje jedynie kwestie dotyczące metod uiszczania tych opłat. Państwa członkowskie zachowują natomiast podstawowe kompetencje dotyczące kształtowania obowiązku ponoszenia opłat drogowych. Oczywiście pamiętać należy, że usługa EETS jest świadczona przez przedsiębiorców na zasadach rynkowych i korzystanie z niej może oznaczać konieczność wypłaty stosownego wynagrodzenia na rzecz dostawców EETS, niemniej usługa ta ma charakter fakultatywny i jedynie do podmiotu obowiązanego do wnoszenia opłat należeć będzie decyzja czy korzyści z usługi EETS przewyższają koszty związane z korzystaniem z niej. Ze względu na charakter usługi EETS zakładać można, że największym zainteresowaniem usługa ta będzie cieszyć się wśród przewoźników drogowych zajmujących się transportem międzynarodowym.  W Dyrektywie co do zasady zachowano podstawowe zasady funkcjonowania usługi EETS, przenosząc do niej stosowne regulacje z powołanej już decyzji 2009/750. Niemniej dokonano również pewnych istotnych zmian, które zgodnie z założeniem prawodawcy unijnego powinny zwiększyć konkurencyjność usługi EETS oraz zwiększyć jej dostępność dla użytkowników dróg. Najistotniejsze regulacje wynikające z konieczności wdrożenia Dyrektywy wprowadza się w *ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.), która zawiera szczegółowe ramy prawne dla świadczenia usługi EETS. Zmiany w pozostałych ustawach stanowią natomiast konsekwencję zmian proponowanych w ww. ustawie.  Oprócz usługi EETS w Dyrektywie zawarto nowe regulacje mające na celu umożliwienie wymiany danych o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat za przejazd pomiędzy państwami członkowskimi. Dzięki temu rozwiązaniu każde państwo członkowskie będzie w stanie pozyskać informacje o ww. podmiocie z państwa rejestracji pojazdu, nawet jeśli pojazd opuścił terytorium państwa, na którym popełniono naruszenie. Na podstawie uzyskanych w ten sposób informacji będą mogły zostać podjęte czynności w celu wymierzenia sankcji podmiotowi, który dopuścił się naruszenia. Dyrektywa wzoruje się w tym zakresie na rozwiązaniach przyjętych w *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego*, która została wdrożona w dziale III rozdziale 2c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.). W związku z powyższym projektodawca zakłada, że wymiana danych podmiotów naruszających obowiązek uiszczenia opłat za przejazd odbywać się będzie za pośrednictwem istniejącego już Krajowego Punktu Kontaktowego (KPK) utworzonego na mocy przepisów o ruchu drogowym, a wykorzystywane w tym zakresie rozwiązania techniczne będą zbliżone do tych, które zostały przyjęte dla wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Najistotniejsze rozwiązania ujęte w projekcie ustawy przewidziano w ramach nowelizacji ustawy o drogach publicznych. Oprócz zmian stanowiących konsekwencję przeniesienia regulacji zawartych w decyzji 2009/750 do Dyrektywy, co wymusza odpowiednie dostosowanie obowiązujących przepisów krajowych, w rzeczonej ustawie przewiduje się dodanie przepisów wdrażających nowe rozwiązania wprowadzone w Dyrektywie w zakresie usługi EETS, a w szczególności:   1. rozszerzenie zakresu stosowania usługi EETS na elektroniczne systemy poboru opłat, w których wykorzystywana jest technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR), 2. złagodzenie podstawowych warunków świadczenia usługi EETS dla dostawców EETS, w wyniku czego nie będzie już obowiązku zawarcia przez tych dostawców umów z wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS na terytorium UE i zmianie ulegną przesłanki wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS, 3. wprowadzenie regulacji dotyczących terminu wdrażania nowych elektronicznych systemów poboru opłat albo dokonywania istotnych zmian w tych systemach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia dostawcom EETS możliwości odpowiedniego dostosowania składników interoperacyjności EETS, 4. wprowadzenie jednoznacznego obowiązku wypłaty wynagrodzenia dostawcom EETS przez podmioty pobierające opłaty wraz z określeniem podstawowych zasad ustalania jego wysokości, 5. nałożenie nowych obowiązków na podmioty świadczące krajowe usługi poboru opłat drogowych w zakresie sposobu prowadzenia księgowości i udostępniania organom pojednawczym informacji o wynagrodzeniu otrzymywanym z tytułu świadczenia tej usługi, 6. szczegółowe określenie zasad wymiany i przetwarzania danych związanych ze świadczeniem usługi EETS pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty lub kontrolującymi prawidłowość ich uiszczenia, a także podmiotami zarządzającymi drogami lub zarządzającymi ruchem na drogach, 7. obowiązek posiadania przez wszystkie podmioty pobierające opłaty w elektronicznych systemach poboru opłat, w których stosowane są OBU, środowiska testowego dla dostawców EETS w celu weryfikacji oferowanych przez nich OBU EETS, 8. wyznaczenie organu dedykowanego do wstępnych kontaktów administracyjnych pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty, 9. szczegółowe określenie obowiązków użytkowników usługi EETS, które mają na celu zapewnienie prawidłowego poboru opłat za przejazd od tych podmiotów i ustalenie klarownego podziału odpowiedzialności w tym zakresie pomiędzy użytkownikami a dostawcami EETS; 10. określenie podstawowych elementów umowy zawieranej przez użytkownika EETS z dostawcą EETS, 11. wprowadzenia, w stosownych przypadkach, odesłań do aktów wykonawczych wydawanych przez Komisję (KE) w przypadkach określonych w Dyrektywie, które mają bezpośrednie zastosowanie i co do zasady, z wyjątkiem przypadków, w których nakładają obowiązki, których naruszenie powinno zostać obwarowane sankcją, nie wymagają dodatkowego wdrożenia w przepisach krajowych.   W odniesieniu do przepisów umożliwiających transgraniczną wymianę informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii, konieczne jest wyznaczenie w projektowanej ustawie punktu kontaktowego dedykowanego do wymiany danych poprzez rozszerzenie kompetencji istniejącego już KPK oraz określenie:   1. krajowych podmiotów uprawnionych do wymiany danych, to jest Głównego Inspektora Transportu Drogowego – w zakresie naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz Szefa KAS – w zakresie naruszeń obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą pobieranych przez ten organ, 2. zakresu danych podlegających wymianie, 3. trybu wymiany danych, 4. trybu sporządzania i doręczania zawiadomień o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary administracyjnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oraz wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej w przypadku stwierdzenia niewniesienia opłaty za przejazd autostradą pobieranej przez Szefa KAS, w oparciu o dane uzyskane za pośrednictwem KPK 5. tryb postępowania w przypadku stwierdzenia przejazdu po terytorium RP pojazdu, na którego właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną albo opłatę dodatkową w wyniku wymiany danych, 6. trybu sporządzania sprawozdań dotyczących korzystania z danych podlegających wymianie, 7. szczegółowych zasad ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku z wymianą danych.   Zmiany wprowadzane w pozostałych nowelizowanych ustawach stanowią co do zasady wyłącznie konsekwencję zmian przewidzianych w ustawie o drogach publicznych. Istotna jest natomiast z punktu widzenia stosowania przepisów o transgranicznej wymianie danych zmiana ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, która określa podstawowe zasady wystawiania i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej pobieranej przez Szefa KAS w związku z naruszeniem obowiązku wniesienia opłaty za przejazd autostradą przez podmioty, których dane zostaną ustalone za pośrednictwem KPK.  Oczekiwanym efektem prac nad projektowanym aktem prawnym jest zapełnienie pełnej zgodności prawodawstwa krajowego z przepisami Dyrektywy przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego poboru opłat drogowych na terytorium RP z wykorzystaniem usługi EETS.  Zważywszy, że pierwotne przepisy unijne dotyczące usługi EETS zostały wdrożone do krajowego ustawodawstwa przepisami rangi ustawowej bezwzględnie konieczne jest zastosowanie tego rozwiązania także w tym przypadku. Jest to o tyle uzasadnione, że omawiane regulacje nakładają określone prawa i obowiązki na przedsiębiorców (dostawców EETS), podmioty pobierające opłaty za przejazd, ministra właściwego do spraw transportu oraz użytkowników EETS. W tejże ustawie powinny też zostać uregulowane podstawowe zasady transgranicznej wymiany danych w związku z naruszeniami polegającymi na niewniesieniu opłaty za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa KAS, która podobnie jak opłata elektroniczną, jest opłatą za korzystanie z dróg publicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jako, że w przedmiotowym przypadku mamy do czynienia z przepisami unijnymi (dyrektywa) każde z państw członkowskich jest obowiązane je wdrożyć zgodnie ze swoim krajowym porządkiem prawnym. Projektodawca nie uznaje w związku z tym za zasadne korzystania w przedmiotowym zakresie z rozwiązań przyjmowanych w innych państwach członkowskich UE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | Wielkość | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Podmioty pobierające opłaty za przejazd z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat | | | | 3: Szef KAS oraz koncesjonariusze Stalexport Autostrada Małopolska S.A. i Gdańsk Transport Company S.A. | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Obowiązek zawierania umów z dostawcami EETS w sprawie świadczenia usługi EETS w przypadku podmiotów pobierających opłaty z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat ANPR;  2) Obowiązek informowania dostawców EETS o planowanym wprowadzeniu istotnych zmian w elektronicznym systemie poboru opłat oraz ustanowienia i przestrzegania harmonogramu ponownej akredytacji dostawców EETS;  3) Obligatoryjny obowiązek wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS;  4) Obowiązek zapewnienia środowiska testowego dla urządzeń, które mogą być stosowane do poboru opłat w ramach usługi EETS. | | | | | |
| Podmioty pobierające opłaty za przejazd w inny sposób niż z wykorzystaniem elektronicznego systemu poboru opłat | | | | 3: koncesjonariusze Gdańsk Transport Company S.A., Autostrada Wielkopolska S.A. i Autostrada Wielkopolska II S.A (jedynie w przypadku gdy podmioty te zdecydują się wprowadzić elektroniczny system poboru opłat, w którym stosowane są urządzenia pokładowe) | | | | - | | | | | | | | | | | Obowiązek informowania dostawców EETS o planowanym wdrożeniu elektronicznego systemu poboru opłat oraz ustanowienia i przestrzegania harmonogramu akredytacji dostawców EETS. | | | | | |
| Korzystający z dróg publicznych, którzy zdecydują się zawrzeć umowy o świadczenie usługi EETS | | | | Nieznana  (usługa jest dobrowolna - nie jest więc możliwe określenie liczby podmiotów, które zostaną użytkownikami EETS) | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Obowiązek zapewnienia prawidłowego funkcjonowania OBU EETS, zgodnie z instrukcją dostarczoną przez dostawcę EETS i przepisami aktów wykonawczych KE;  2) Zabezpieczenie interesów użytkowników EETS przez określenie obligatoryjnych elementów umowy w sprawie świadczenia usługi EETS z dostawcą EETS | | | | | |
| Dostawcy EETS | | | | Nieznana  (dostawcy EETS działają na zasadach rynkowych - nie jest więc możliwe określenie liczby dostawców, którzy zdecydują się świadczyć usługę EETS na terytorium RP) | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Obowiązek przekazywania danych o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej oraz danych na potrzeby podatkowe do podmiotów pobierających opłatę;  2) Obowiązek stosowania przepisów aktów wykonawczych wydawanych przez KE szczegółowo określających zasady świadczenia usługi EETS (m. in. kwestie techniczne związane z EETS);  3) Obowiązek pokrywania kosztów podmiotów pobierających opłatę związanych z zapewnieniem zgodności elektronicznego systemu poboru opłat z przepisami regulującymi świadczenie usługi EETS;  3) Obowiązek dostarczania użytkownikom EETS dokumentów księgowych potwierdzających wniesienie opłat za przejazd w ramach usługi EETS;  4) Określenie obligatoryjnych elementów umowy w sprawie świadczenia usługi EETS zawieranej z użytkownikiem EETS;  5) Prawo do otrzymywania wynagrodzenia od podmiotu pobierającego opłaty z tytułu świadczenia usługi EETS;  6) Obowiązek przekazywania danych o ruchu użytkowników EETS zarządcom dróg i organom zarządzających ruchem. | | | | | |
| Minister właściwy do spraw transportu | | | | 1 | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Obowiązek przekazywania sprawozdań z funkcjonowania KPK do KE;  2) Pełnienie funkcji punktu kontaktowego dla dostawców EETS;  3) Notyfikowanie autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS oraz cofanie autoryzacji dla tych jednostek;  4) Obowiązek wydania obwieszczenia zawierającego wykaz aktów wykonawczych wydanych przez KE na podstawie Dyrektywy. | | | | | |
| Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Szef KAS | | | | 1 | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających otrzymywanie danych o podmiotach zagranicznych popełniających naruszenia obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej albo obowiązku wnoszenia opłat za przejazd autostradą za pośrednictwem KPK;  2) Wszczynanie i prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo wystawianie i doręczania wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej na podstawie danych uzyskanych za pośrednictwem KPK;  3) Uprawnienie do zatrzymywania na terytorium RP pojazdów, na których właściciela/posiadacza nałożono karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku wymiany danych za pośrednictwem KPK;  4) Przygotowywanie danych na potrzeby sprawozdań przekazywanych do KE z funkcjonowania KPK. | | | | | |
| Minister właściwy do spraw informatyzacji | | | | 1 | | | | - | | | | | | | | | | | 1) Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających transgraniczne przekazywanie danych o pojazdach w związku z naruszeniami obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za pośrednictwem KPK;  2) Przygotowywanie danych na potrzeby sprawozdań z funkcjonowania KPK przekazywanych do KE. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zgodnie z art. 5 z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.  Przewiduje się przeprowadzenie 21-dniowych konsultacji publicznych projektu ustawy z następującymi podmiotami:   1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji; 2. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych; 3. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce; 4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego; 5. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”; 6. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego; 7. Autostrada Wielkopolska S.A.; 8. Stalexport Autostrada Małopolska S.A.; 9. Gdańsk Transport Company S.A.; 10. Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe ITS POLSKA; 11. Instytut Transportu Samochodowego; 12. Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy; 13. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa; 14. Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji; 15. Polskie Towarzystwo Informatyczne; 16. Instytut Łączności; 17. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.   **Ww. termin konsultacji publicznych** został podyktowany koniecznością pilnej implementacji przepisów dyrektywy**. Zgodnie z art. 32 ust. 1 Dyrektywy przepisy krajowe ją wdrażające powinny wejść w życie w dniu 19 października 2021 r.** Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostały przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2021 r.) | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | | 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | | 6 | | | 7 | | | 8 | | 9 | | 10 | | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | | **0** | | | **5,4** | **5,4** | **5,4** | | **5,4** | **5,4** | | **5,4** | | | **5,4** | | | **5,4** | | **5,4** | | **5,4** | | **54** | |
| budżet państwa | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | 0 | | | 5,4 | 5,4 | 5,4 | | 5,4 | 5,4 | | 5,4 | | | 5,4 | | | 5,4 | | 5,4 | | 5,4 | | 54 | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| **Wydatki ogółem** | | **1,23** | | | **1,77** | **1,58** | **1,58** | | **1,58** | **1,58** | | **1,58** | | | **1,58** | | | **1,58** | | **1,58** | | **1,58** | | **17,22** | |
| budżet państwa | | 0 | | | 1,52 | 1,33 | 1,33 | | 1,33 | 1,33 | | 1,33 | | | 1,33 | | | 1,33 | | 1,33 | | 1,33 | | 13,49 | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |
| Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców | | 1,23 | | | 0,25 | 0,25 | 0,25 | | 0,25 | 0,25 | | 0,25 | | | 0,25 | | | 0,25 | | 0,25 | | 0,25 | | 3,73 | |
| **Saldo ogółem** | | **-1,23** | | | **3,63** | **3,82** | **3,82** | | **3,82** | **3,82** | | **3,82** | | | **3,82** | | | **3,82** | | **3,82** | | **3,82** | | **36,78** | |
| budżet państwa | | 0 | | | -1,52 | -1,33 | -1,33 | | -1,33 | -1,33 | | -1,33 | | | -1,33 | | | -1,33 | | -1,33 | | -1,33 | | -13,49 | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | 0 | | | 5,4 | 5,4 | 5,4 | | 5,4 | 5,4 | | 5,4 | | | 5,4 | | | 5,4 | | 5,4 | | 5,4 | | 54 | |
| Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców | | -1,23 | | | -0,25 | -0,25 | -0,25 | | -0,25 | -0,25 | | -0,25 | | | -0,25 | | | -0,25 | | -0,25 | | -0,25 | | -3,73 | |
| Źródła finansowania | | | Środki na zapewnienie dodatkowych etatów dla GITD na obsługę wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za pośrednictwem KPK i prowadzenie postępowań wobec podmiotów zagranicznych, których dane ustalono w ten sposób, będą pochodzić z budżetu państwa. Natomiast koszty budowy i implementacji rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę danych z wykorzystaniem KPK działającego przy CEPiK zostaną pokryte ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (podane kwoty są kwotami brutto). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | Założenia do oszacowania kosztów administracyjnych prowadzonych postępowań przez GITD oraz wysokości przychodów z tytułu zapłaconych kar, o których mowa w art. 13k ustawy o drogach publicznych, wynikających z uruchomienia transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zostały oparte na następujących założeniach:   1. postępowania będą prowadzone wyłącznie w przypadku naruszeń, za które odpowiadają właściciele i posiadacze pojazdów, ponieważ dane o tych podmiotach są przekazywane na mocy Dyrektywy; 2. przewiduje się ok. 32 000 naruszeń rocznie, w stosunku do których mogłyby być prowadzone postępowania (na podstawie danych GITD za rok 2020); 3. prowadzone będą postępowania na podstawie art. 13k ust. 1 ustawy o drogach publicznych, w przypadku których wysokość kary pieniężnej wynosi 1500 zł; 4. 1 pracownik GITD wydaje ok. 30 decyzji na miesiąc, a więc 360 rocznie (na podstawie danych GITD); 5. liczba nowozatrudnionych pracowników GITD wyniesie 10, a zatem liczba decyzji o nałożeniu kary wyniesie 3600 rocznie; 6. szacowana wielkość przychodów z tytułu nałożonych kar, przy założeniu 100% ściągalności należności, oraz obsługi kar tylko o wyższej wysokości wyniesie 5 400 000 zł (3600\*1500); 7. na podstawie szacunków GITD należy założyć, że uśrednione koszty obsługi administracyjnej 3600 postępowań wyniosą do 540 000 zł rocznie, a więc nie przekroczą 10% wartości nakładanej kary; 8. szacowany koszt obsługi postępowań administracyjnych wyniesie ok. 540 000 zł rocznie.   Zadania GITD polegające na pozyskiwaniu danych o naruszeniach obowiązku uiszczania opłat za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego oraz prowadzeniu postępowań na ich postawie są zadaniami nowymi, których realizacja nie była wcześniej planowana przez GITD i na którą GITD nie posiada zabezpieczonych zasobów osobowych i sprzętowych. Realizacja ww. zadań obecnymi zasobami kadrowymi bez otrzymania dodatkowych środków z budżetu państwa wiązałaby się z koniecznością wykonywania nowych zadań zamiast zadań dotychczas realizowanych, ponieważ na ten moment w GITD ma miejsce maksymalne obłożenie pracą zatrudnionych obecnie pracowników administracyjnych. Konieczne jest zatem pozyskanie począwszy od roku 2022 roku odpowiednich środków na zasoby osobowe (etaty administracyjne) oraz sprzętowe (komputery wraz z urządzeniami wielofunkcyjnymi z funkcją wydruku i skanowania), tj. na minimum 10 etatów w kwotach:   1. koszty utworzenia 10 stanowisk pracy - 41 700 zł; 2. roczne koszty utrzymania 10 stanowisk pracy - 175 000 zł; 3. koszty wyposażenia 10 stanowisk pracy w sprzęt teleinformatyczny (komputer, urządzenie wielofunkcyjne) wraz z oprogramowaniem - 150 000 zł; 4. roczne koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi 10 etatów administracyjnych – 960 000 zł.   Do ustalenia kosztów wynagrodzeń przyjęto następujące założenia:   1. mnożnik 2.8 plus dodatek stażowy 16% (uzasadnienie:  do realizacji przedmiotowych zadań dedykujemy pracowników doświadczonych z językiem angielskim na poziomie komunikatywnym).   W rezultacie szacowane roczne koszty postępowań oraz koszty osobowe i sprzętowe dla 10 etatów wynoszą po stronie GITD ok.: 1,326 mln zł. Oprócz tego przewiduje się jednorazowy wydatek na pokrycie kosztów utworzenia i wyposażenia miejsc pracy w kwocie ok. 0,19 mln zł.  Środki konieczne na wdrożenie nowych funkcjonalności w KPK dotyczących transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat drogowych oszacował jego operator – minister właściwy do spraw informatyzacji - na podstawie dotychczasowych doświadczeń związanych z obsługą KPK. Koszty uwzględniają kwotę rocznej składki na EUCARIS, która w roku 0 wynosi 10 474,2 zł.  Niezależnie od powyższego należy wyjaśnić, że system KSPO KAS (w ramach modułu służącego do prowadzenia postępowań administracyjnych) zakłada integrację z KPK w celu wymiany danych za pomocą interfejsu. Zakładano, że wszystkie koszty związane z tym działaniem zostaną finansowane ze środków już przeznaczonych na budowę i wdrożenie KSPO KAS w ramach KFD. W związku z powyższym po stronie KFD, ani budżetu państwa nie będzie konieczności ponoszenia dodatkowych wydatków z tego tytułu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | 0 | | 1 | | | | 2 | | | 3 | | | 5 | | | | 10 | | *Łącznie (0-10)* | |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | |  | |  | | | |  | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | |  | |  | | | |  | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne i osoby starsze | | | |  | |  | | | |  | | |  | | |  | | | |  | |  | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | Projektowana ustawa może mieć, ze względu na potencjalne zwiększenie konkurencyjności usługi EETS, pozytywny wpływ na funkcjonowanie dużych przedsiębiorstw przewozowych, które zajmują się transportem międzynarodowym. W przypadku gdy w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy, przewoźnicy w większym zakresie skorzystają z usługi EETS to osiągną oni korzyści w postaci konieczności posiadania tylko jednego urządzenia pokładowego do poboru opłat w systemach elektronicznych stosowanych na obszarze UE oraz prawo do otrzymywania jednego dokumentu księgowego z tego tytułu, zamiast konieczności uzyskiwania dokumentów odrębnie dla każdego z tych systemów.  Zwiększenie konkurencyjności usługi EETS na mocy projektowanej ustawy może też mieć pozytywny wpływ na działalność gospodarczą prowadzoną przez dostawców EETS, a co za tym idzie ma zwiększyć szansę na pojawienie się w RP przedsiębiorców świadczących tę usługę z korzyścią dla użytkowników dróg. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | W przypadku mniejszych przedsiębiorstw przewozowych, które wykonują transport międzynarodowy korzyści wynikające z projektu mogą być podobne do tych, które opisano w części dotyczącej dużych przedsiębiorstw przewozowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | Projekt może mieć pozytywny wpływ na obywateli, którzy wykonują przejazdy drogami płatnymi, ponieważ możliwość skorzystania przez nich z bardziej dostępnej usługi EETS powinno uprościć wnoszenie opłat drogowych i skutkować łatwiejszym rozliczaniem się z podmiotami pobierającymi opłaty w systemach elektronicznych.  Nie przewiduje się natomiast wpływu projektu ustawy na rodzinę oraz gospodarstwa domowe. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze | | | | Nie przewiduje się wpływu projektu ustawy na osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: … | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: … | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: O ile korzystanie z usługi EETS wymaga dopełnienia określonych formalności (np. zawarcia umowy z dostawcą EETS i podania danych niezbędnych do jej realizacji) to należy podkreślić, że usługa ta będzie miała charakter całkowicie dobrowolny, a więc skorzystanie z niej pozostanie w wyłącznej gestii korzystającego z drogi. W zamian podmiot ten otrzyma możliwość uiszczania opłat na bardziej przyjaznych zasadach, z wykorzystaniem jednego urządzenia pokładowego i na podstawie jednego rachunku księgowego otrzymywanego od dostawcy EETS. Docelowo więc obciążenia regulacyjne dotychczas nałożone na korzystających z dróg powinny ulec zmniejszeniu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt ustawy powinien mieć pozytywny wpływ na rynek pracy. Przewiduje bowiem zwiększenie zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego w związku z transgraniczną wymianą danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej (o 10 etatów). Dodatkowo zwiększenie konkurencyjności usługi EETS w wyniku przyjęcia rozwiązań proponowanych w projektowanej ustawie może skutkować pojawieniem się dostawców EETS świadczących usługę na terytorium RP, co może z kolei oznaczać konieczność rozpoczęcia przez zatrudnienie pracowników w celu obsługi użytkowników EETS. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe  inne: ochrona danych osobowych | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | | Projekt pozytywnie wpłynie na informatyzację zadań realizowanych przez organy państwa. Przewiduje się bowiem rozszerzenie kompetencji KPK, który działa w systemie teleinformatycznym przy Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, dzięki czemu w prosty i szybki sposób możliwe będzie ustalenie danych podmiotu zagranicznego naruszającego obowiązek uiszczania opłaty elektronicznej. Oprócz tego pojawienie się w RP dostawców EETS może pozytywnie wpłynąć na rozpowszechnienie nowoczesnych, elektronicznych metod płatności z tytułu opłat drogowych.  Dyrektywa, a co za tym idzie projektowana ustawa, przewidują przetwarzanie ściśle określonych danych osobowych właścicieli i posiadaczy pojazdów w celu transgranicznej wymiany informacji o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłat uiszczanych w sposób elektroniczny. Wymiana ta będzie następować z wykorzystaniem elektronicznych baz zawierających dane o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. O ile więc można mówić tu o przetwarzaniu danych osobowych z wykorzystaniem nowych technologii, zdaniem projektodawcy przepisy art. 35 i 36 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)*regulujące przypadki, w których konieczne jest przeprowadzenie oceny skutków dla ochrony danych nie mają tu zastosowania. Wynika to z faktu, że zakładane rozwiązanie korzysta już z istniejących baz danych prowadzonych w systemie teleinformatycznym, co oznacza, że czynności przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany danych będą stanowić działalność niejako uboczną (wtórną) jaką jest prowadzenie przez państwa członkowskie UE bazy danych o pojazdach oraz ich właścicielach i posiadaczach. Niemniej, w celu zminimalizowania ryzyka naruszenia praw lub wolności osób fizycznych, w projekcie ustawy nałożono na organy przetwarzające dane osobowe w omawianym zakresie obowiązek stosowania przepisu art. 39 ustawy z dnia 14 grudnia 2019 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2019 r. poz. 125), co powinno w pełni zabezpieczyć proces przetwarzania danych osobowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, która w obecnym stanie prawnym odpowiada za sprawy informatyzacji, równolegle do prac toczących się nad implementacją Dyrektywy podejmuje działania mające na celu zapewnienie funkcjonowania nowych funkcjonalności KPK w zakresie transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczania opłat drogowych od dnia wejścia w życie ustawy. Faktyczne wdrożenie nowych funkcjonalności będzie uzależnione od ostatecznej daty wejścia w życie przedmiotowego projektu ustawy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W przedmiotowym przypadku mamy do czynienia z aktem prawnym wdrażającym przepisy unijne. W związku z powyższym ewaluację efektów projektu prowadzić będzie, m. in. na podstawie sprawozdań państw członkowskich, KE, która, w razie stwierdzenia takiej potrzeby, może zaproponować nowelę Dyrektywy. W konsekwencji nie przewiduje się ewaluacji projektu na poziomie krajowym. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |