|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| LP | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Jednostka redakcyjna** | **Treść uwagi** | **Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury** |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Odnośnik do tytułu ustawy | W odnośniku do tytułu projektowanej ustawy wskazano, że ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii.  Z dołączonej do projektu tabeli zgodności nie wynika jednak, by przewidziane było wdrożenie dyrektywy 2019/520 innymi aktami prawnymi niż projektowana ustawa.  O ile projektodawca nie przewiduje wdrożenia dyrektywy aktami innymi niż projektowana ustawa, brzmienie wspomnianego odnośnika należy określić zgodnie z §19a ust. 1 pkt 1 Zasad techniki prawodawczej. | Uwaga uwzględniona.  W wyniku uwagi Rządowego Centrum Legislacji do projektu ustawy zostanie dodane upoważnienie dla ministra właściwego ds. transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru zawiadomienia KPK. Wobec czego, odnośnik otrzyma następujące brzmienie:  „1) Niniejsza ustawa:  1) w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.3.2019, str. 45);  2) służy stosowaniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2020, str. 41);  3) służy stosowaniu rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylenia decyzji 2009/750/WE z dnia 28 listopada 2019 r. (Dz. Urz. UE. L 43 z 17.02.2020,, str. 49).”. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Odnośnik do tytułu ustawy | W odnośniku do tytułu projektowanej ustawy wskazano też, że dokonuje ona w zakresie swojej regulacji wdrożenia rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych.  Zgodnie z art. 6 wspomnianego rozporządzenia delegowanego wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.  Brzmienie odnośnika do tytułu należy w tej sytuacji określić zgodnie z §19 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej. Zgodnie z tym przepisem, w przypadku ustawy, której uchwalenie jest związane z wydaniem lub obowiązywaniem aktu normatywnego ustanowionego przez instytucję Unii Europejskiej, dającego się bezpośrednio stosować, po określeniu przedmiotu ustawy zamieszcza się odnośnik do tytułu ustawy informujący o akcie normatywnym, z którym ustawa jest związana, co wyraża się w szczególności zwrotem „niniejsza ustawa służy stosowaniu”.  Ponadto, jak wynika z tabeli zgodności, projekt służy także stosowaniu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylenia decyzji 2009/750/WE.  Zasadne jest zatem wykazanie tego faktu w stosownym odnośniku, zgodnie z Zasadami techniki prawodawczej. | Uwaga uwzględniona.  Wyjaśnienia jak w stanowisku do uwagi z poz. 64. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 8 | Projektowany art. 13mf ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych określa procedurę nakładania kary pieniężnej za brak uiszczenia opłaty elektronicznej. Z kolei w art. 13mg ustawy o drogach publicznych określono procedurę zatrzymania pojazdu w przypadku naruszenia przez kierowcę obowiązków dotyczących wniesienia elektronicznej opłaty za przejazd.  W tabeli zgodności wskazano, że przepisy te służą wdrożeniu art. 24 ust. 1 dyrektywy 2019/520. Zgodnie z przywołanym przepisem dyrektywy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, decyduje o wszczęciu lub zaniechaniu wszczęcia postępowania następczego dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej. W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu takiego postępowania, informuje ono zgodnie ze swoim prawem krajowym właściciela lub posiadacza pojazdu, lub osobę ustaloną w inny sposób, których podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej. W zawiadomieniu tym, stosownie do przepisów prawa krajowego, uwzględnia się informacje na temat konsekwencji prawnych czynu w państwie członkowskim, na terytorium którego miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w świetle prawa tego państwa członkowskiego.  Przepis art. 24 ust. 1 dyrektywy wskazuje zatem, że konsekwencje prawne czynu polegającego na nieuiszczeniu opłaty drogowej określone są w prawie krajowym. Powyższy wniosek wynika też z motywu 51 dyrektywy, zgodnie z którym postępowania następcze wszczęte po nieuiszczeniu opłaty drogowej nie są zharmonizowane w całej Unii.  W kontekście powyższego projektowane art. 13mf ust. 1 i 2 i art. 13mg nie wydają się służyć wdrożeniu dyrektywy 2019/520. W przypadku niewykazania przez projektodawcę, że wspomniane przepisy wdrażają dyrektywę 2019/520 informacje dotyczące tego przepisu należy usunąć z tabeli zgodności do projektu.  W takim przypadku zasadność uwzględnienia wskazanych przepisów w projekcie powinna być ponadto wykazana w odwróconej tabeli zgodności, która zgodnie z §30 ust. 2 Regulaminu pracy Rady Ministrów powinna zostać dołączona do projektu ustawy mającej na celu wdrożenie prawa Unii Europejskiej zawierającej przepisy wykraczające poza ten cel. | Uwaga uwzględniona.  Projektowane przepisy art. 13mf ust. 1 i 2 i art. 13mg ustawy o drogach publicznych wykreślono z tabeli zgodności i umieszczono w odwróconej tabeli zgodności. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 8 | W przypadku wykazania, że projektowane art. 13mf ust. 1 i 2 i art. 13mg ustawy o drogach publicznych służą jednak wdrożeniu dyrektywy 2019/520, należy zwrócić uwagę na proporcjonalność rozwiązania przewidzianego w projektowanym art. 13mg ust. 1, przewidującego – w przypadku naruszenia przez kierowcę obowiązków dotyczących wniesienia elektronicznej opłaty za przejazd – zatrzymanie pojazdu obok sankcji określonej w art. 13mf ust. 1 i 2.  Zasada proporcjonalności, wyrażona wprost w art. 5 ust. 4 TUE została doprecyzowana w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości, który wielokrotnie podkreślał, że zalicza się ona do podstawowych zasad prawa unijnego i wymaga, by środki prawne wynikające z zastosowania przepisów prawa unijnego były odpowiednie do realizacji zgodnego z prawem celu zamierzonego przez dane regulacje i nie wykraczały poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia (wyrok w sprawie C-456/18, Węgry/Komisja, pkt 41 i przywołane tam orzecznictwo, wyrok w sprawie C 271/06, Netto Supermarkt, pkt 18). Rozwiązanie przewidujące sankcję w postaci zatrzymania pojazdu, obok kary pieniężnej, może budzić wątpliwości w świetle zasady proporcjonalności. | Uwaga wyjaśniona  Art. 13mf i art. 13mg dotyczą naruszeń popełnionych przez podmioty zagraniczne niemające siedziby lub stałego miejsca zamieszkania na terytorium RP, natomiast przepisy Dyrektywy przewidują wyłącznie samą wymianę informacji o podmiotach naruszających obowiązek uiszczenia opłat drogowych – brak jest natomiast regulacji dotyczącej wzajemnej pomocy państw członkowskich UE w zakresie egzekucji już wymierzonej sankcji. Zgodnie z projektowanym art. 13mf ust. 1 Główny Inspektor Transportu Drogowego nakłada karę pieniężną na właściciela lub posiadacza pojazdu w związku z naruszeniem obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Natomiast projektowana regulacja art. 13mg dotyczy sytuacji, kiedy kaucja nie będzie pobrana albo kara pieniężna nie zostanie uiszczona. Zgodnie z projektowanym art. 13mg ust. 9 zatrzymanie pojazdu ma miejsce tylko do momentu zapłacenia kaucji albo kary pieniężnej.  Z orzecznictwa TSUE wynika, że zakaz pośredniej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową jest zakazem względnym, ponieważ spełnienie przesłanek usprawiedliwiających nierówne traktowanie jest równoznaczne z brakiem dyskryminacji w rozumieniu art. 18 TfUE. W odniesieniu do kwestii, której dotyczy omawiany przepis szczególne znaczenie ma wyrok TSUE w sprawie C-224/00 Komisja przeciwko Włochom. W sprawie tej chodziło bowiem o różnicę w traktowaniu wprowadzoną przepisem ustawy krajowej z uszczerbkiem dla sprawcy wykroczenia będącego w posiadaniu pojazdu zarejestrowanego w innym państwie członkowskim niż Włochy. TSUE uznał, że prowadziło to do takiego samego rezultatu jak dyskryminacja ze względu na przynależność państwową, jednakże ustalenie to nie jest wystarczające do uznania tego ustawodawstwa za niezgodne z art. 18 TfUE. Konieczne jest bowiem zbadanie, czy przepis krajowy nie jest uzasadniony ze względu na obiektywne okoliczności i czy nie jest proporcjonalny do zamierzonego celu. Jeżeli tak nie jest, wówczas taki środek krajowy musi być uważany za niedozwolony z uwagi na art. 18 TfUE. W tym kontekście TSUE stwierdził, iż jeśli chodzi o okoliczności mogące uzasadnić różnicę w traktowaniu sprawców, którzy mają miejsce zamieszkania w danym państwie oraz tych, którzy go nie mają. W konsekwencji TSUE ocenił, że nałożenie na osoby nieposiadające miejsca zamieszkania w danym państwie członkowskim obowiązku zapłacenia określonej sumy jako zabezpieczenia stanowi odpowiednie zabezpieczenie przed unikaniem skutecznej sankcji poprzez oświadczenie o niewyrażeniu zgody na natychmiastowe nałożenie kary pieniężnej.” Reasumując projektowane rozwiązanie jest zgodne z przepisami prawa UE. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 8 | W kontekście uwagi dotyczącej braku zharmonizowania postępowań następczych wszczętych po nieuiszczeniu opłaty drogowej należy także zwrócić uwagę na projektowany art. 13me ust. 2 ustawy o drogach publicznych.  Przepis ten służy wdrożeniu art. 27 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2019/520, zgodnie z którym państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dane osobowe przetwarzane na podstawie tej dyrektywy wykorzystywano wyłącznie na potrzeby:  a) ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia polegającego na naruszeniu obowiązku uiszczenia opłaty drogowej w rozumieniu art. 5 ust. 8; b) zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty wywiązał się z obowiązków wobec organów podatkowych; c) ustalenia pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej.  Projektowany art. 13me ust. 2 ustawy o drogach publicznych uwzględnia z kolei wśród celów, do jakich mogą być przetwarzane dane osobowe, m.in.: wszczęcie i prowadzenie postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym sporządzenia i doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej; wystawienie i doręczenie wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej; wszczęcie i prowadzenie postępowania egzekucyjnego w celu wyegzekwowania kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo autostradowej opłaty dodatkowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji; prowadzenie postępowań sądowych w związku z wykonywaniem przez sądy administracyjne kontroli (projektowany art. 13me ust. 2 pkt 2-5 ustawy o drogach publicznych).  Powyższe cele nie mieszczą się w zakresie określonym w art. 27 ust. 2 akapit drugi dyrektywy. Niezbędne jest zatem wykazanie przez projektodawcę zasadności przetwarzania danych w tak szerokim zakresie, jak przewiduje to projektowany przepis. | Uwaga uwzględniona.  Przepis wykreślono z tabeli zgodności i umieszczono w odwróconej tabeli zgodności. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Tabela zgodności | Zgodnie z art. 3 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2019/520 istniejące systemy elektronicznego poboru opłat drogowych wymagające instalacji lub używania urządzenia pokładowego (OBE) i wykorzystujące inne technologie muszą spełniać wymogi określone w akapicie pierwszym tego ustępu w przypadku dokonania istotnych ulepszeń technologicznych. W tabeli zgodności jako przepis wdrażający wskazano w tym zakresie art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych, który nie odnosi się jednak do kwestii ulepszeń systemu. Niezbędne jest zatem wykazanie sposobu wdrożenia tego przepisu. | Uwaga wyjaśniona  Nie ma istniejących systemów spełniających kryteria określone w ww. przepisie. Wobec czego w tabeli zgodności przepis ten oznaczono jako niewymagający drożenia. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 9 | Art. 4 pkt c) dyrektywy 2019/520 przewiduje, że wymogiem zarejestrowania przez państwo członkowskie dostawcy europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) jest m.in. posiadanie kompetencji w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub w innych powiązanych dziedzinach.  Z kolei projektowany art. 16e ust. 2a określa jako warunek świadczenia usługi EETS posiadanie doświadczenia w świadczeniu określonych w tym przepisie usług, w szczególności w obszarze elektronicznego poboru opłat.  W tym kontekście należy zauważyć, że zakres odniesienia pojęcia „doświadczenie” jest odmienny niż pojęcia „kompetencja”, świadczenie usług EETS na podstawie projektowanej ustawy może zostać zatem nadmiernie ograniczone w stosunku do zakresu przewidzianego w dyrektywie. | Uwaga uwzględniona.  Zmieniono pojęcie „doświadczenie” na pojęcie „kompetencja”, wobec czego warunkiem świadczenia usługi EETS jest posiadanie kompetencji w świadczeniu określonych usług. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Tabela zgodności | W tabeli zgodności w odniesieniu do art. 8 ust. 1 dyrektywy 2019/520 wskazano, że nie wymaga on transpozycji.  Zgodnie jednak z tym przepisem państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy dostawca EETS i podmiot pobierający opłaty stosują – do celów ustanowienia taryfy opłaty mającej zastosowanie do danego pojazdu – różne klasyfikacje pojazdów, wiążąca była klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, że jest błędna.  Przepis ten wymaga zatem wdrożenia. | Uwaga uwzględniona.  Przepis art. 8 ust. 1 dyrektywy 2019/520 jest wdrożony w obecnie obowiązującym brzmieniu art. 16j ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który stanowi, że 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. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej |  | Art. 12 ust. 2 dyrektywy określa procedurę kompletowania dokumentów przez organ pojednawczy powoływany do rozpoznania sporu pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty, zaś art. 12 ust. 3 procedurę mediacji przed tym organem. Oba przepisy określają bieg terminów realizacji zadań przed organ pojednawczy przez odniesienie do chwili otrzymania przez ten organ wniosku o interwencję.  Tymczasem obowiązujące przepisy art. 16zb ust. 3 i art. 16zc ust. 1 ustawy o drogach publicznych, wskazane jako wdrażające wspomniane przepisy dyrektywy, odnoszą się do momentu powołania komisji właściwej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS.  W kontekście powyższego zauważyć należy, że w przypadku opóźnienia w powołaniu komisji naruszone może być wynikające z art. 12 ust. 2 i 3 dyrektywy uprawnienie dostawcy EETS i podmiotu pobierającego opłatę do odpowiednio szybkiego rozpoznania sprawy przez organ pojednawczy, a także art. 11 ust. 1 dyrektywy, zgodnie z którym każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub powołuje organ pojednawczy, którego zadaniem jest ułatwianie mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS. | Uwaga wyjaśniona  Rozwiązania zawarte w przywołanym art. 12 ust. 2 i ust. 3 dyrektywy 2019/520 są analogiczne do rozwiązań zawartych w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11). Obecnie obowiązujące przepisy art. 16zb ust. 3 i art. 16zc ust. 1 ustawy o drogach publicznych były notyfikowane Komisji Europejskiej, która nie zgłosiła do nich zastrzeżeń. Należy podkreślić, że Komisja pojednawcza otrzymuje wniosek w momencie jej powołania. Natomiast z chwilą powołania konstytuuje się organ pojednawczy jakim jest Komisja powoływana do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS. Mając to na uwadze nie można określić w inny sposób biegu terminów, niż w sposób określony w ww. przepisach ustawy o drogach publicznych. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej |  | Zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby interakcja użytkowników EETS z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach EETS była ograniczona, w stosownych przypadkach, do procesu wystawiania faktur zgodnie z art. 6 ust. 4 i do procedur egzekwowania. Interakcje między użytkownikami EETS i dostawcami EETS lub ich OBE mogą być specyficzne dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.  Jako wdrażające powyższy przepis w tabeli zgodności wskazano przepisy ustawy o transporcie drogowym dotyczące zasad przeprowadzania kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz kontroli używanego w pojeździe urządzenia pokładowego.  Przepisy te nie odnoszą się natomiast bezpośrednio do dyspozycji art. 14 ust. 1 dyrektywy. Niezbędne jest zatem wykazanie sposobu, w jaki wdrożony zostanie ten przepis. | Uwaga uwzględniona.  Przepis został już wdrożony w obecnie obowiązującej ustawie poprzez art. 16n ust. 3 ustawy o drogach publicznych, wobec czego tabela zgodności została odpowiednio uzupełniona. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Tabela zgodności | W art. 16 ust. 1 dyrektywy określono zasady postępowania w sytuacji podejrzenia, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem.  W tabeli zgodności do projektu jako wdrażający wskazano w tym zakresie przepis art. 16w ust. 1 ustawy o drogach publicznych, przewidujący odpowiednie stosowanie przepisów ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.  Dla wykazania wdrożenia przepisu art. 16 ust. 1 dyrektywy niezbędne jest wskazanie w tabeli zgodności przepisów ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, które zapewniają to wdrożenie.  Uwaga ta odnosi się też do art. 17 dyrektywy, określającego tryb postępowania w zakresie wydawania decyzji dotyczących ograniczenia zakresu stosowania składników interoperacyjności. | Uwaga uwzględniona.  Wdrożenie art. 16 ust. 1 dyrektywy zapewniają przepisy rozdziału IV, V i VII oddział II i III ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, natomiast w odniesieniu do art. 17 dyrektywy – przepisy rozdziału VII działu II i III ww. ustawy. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 8 | Zgodnie z art. 26 akapit pierwszy dyrektywy każde państwo członkowskie składa Komisji kompleksowe sprawozdanie do dnia 19 kwietnia 2023 r., a następnie co trzy lata.  Tymczasem w projektowanym art. 13md ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który służy wdrożeniu wspomnianego przepisu dyrektywy, wskazano, że minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej: 1) pierwsze sprawozdanie krajowego punktu kontaktowego w terminie do dnia 19 października 2023 r. za okres czterech poprzednich lat; 2) kolejne sprawozdania co trzy lata, począwszy od dnia, w którym przekazano pierwsze sprawozdanie KPK, w terminie do dnia 19 października danego roku, za okres trzech poprzednich lat.  Z kolei zgodnie z art. 13md ust. 4 minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje na potrzeby sporządzenia sprawozdania: 1) w terminie do dnia 19 września 2023 r. – w przypadku pierwszego sprawozdania; 2) co trzy lata, począwszy od dnia, o którym mowa w pkt 1, w terminie do dnia 19 września danego roku, za okres trzech poprzednich lat – w przypadku kolejnych sprawozdań.  Przewidziane w projektowanym art. 13md ust. 2 i 4 terminy przekazania sprawozdania oraz informacji wymagają dostosowania do terminu wskazanego w dyrektywie, określonego na 19 kwietnia 2023 r. (i następnie co trzy lata). | Uwaga uwzględniona.  Przepisy projektowanego art. 13md ust. 2 i 4 ustawy o drogach publicznych zostały dostosowane do terminu wskazanego w art. 26 dyrektywy, tj. w art. 13md ust. 2 miesiąc październik został zastąpiony miesiącem kwiecień, natomiast w ust. 4 tego artykułu miesiąc wrzesień został zastąpiony miesiącem marcem. W wyniku uwagi RCL w zakresie projektowanych przepisów art. 13md ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych zostały sformułowane przepisy dostosowujące i tam przeniesione. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | Art. 1 pkt 8 | Zgodnie z art. 27 ust. 2 lit. c) dyrektywy państwa członkowskie przyjmują, zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie danych, środki konieczne do zapewnienia, aby został określony okres przechowywania danych osobowych. Przepis ten wdrażany jest w projektowanym art. 13me ust. 3 ustawy o drogach publicznych, który odsyła we wspomnianym zakresie do przepisów wydanych na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.  Należy jednak zauważyć, że art. 6 ust. 2b ustawy o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach odnosi się do kwestii archiwizacji danych, w tym w szczególności opracowywania instrukcji kancelaryjnej – czyli do kwestii odrębnych od przechowywania danych. W celu wdrożenia art. 27 ust. 2 lit. c) dyrektywy niezbędne jest natomiast precyzyjne wskazanie okresu przechowywania danych, nie zaś ich archiwizacji. | Uwaga wyjaśniona  Konstrukcja przepisu art. 13me ust. 3 ustawy o drogach publicznych jest wzorowana na przepisach ustawy z dnia 21 lutego 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem stosowania 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) (Dz. U. poz. 730). Analogiczne odesłanie znajduje się w art. 12, 51, 87 przywołanej ustawy. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy z dnia 21 lutego 2019 r. „Celem projektu ustawy jest dostosowanie polskiego porządku prawnego do RODO m.in. przez usunięcie przepisów, które są sprzeczne z RODO lub które powielają rozwiązania RODO. Celem projektu ustawy jest także dostosowanie RODO (przez implementację wymagających tego przepisów) do specyfiki polskiego porządku prawnego.”. Mając na uwadze powyższe zawarte w projektowanym art. 13me ust. 3 ustawy o drogach publicznych odesłanie jest zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/679. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | art. 1 pkt 13 lit. a tiret trzecie | Na podstawie art. 16i ust. 1 pkt 2a ustawy o drogach publicznych dostawca EETS jest obowiązany niezwłocznie, ale nie później niż w terminie dwóch dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku o udostępnienie danych, przekazywać krajowemu podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu należącego do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty. Również art. 16i ust. 4 ustawy o drogach publicznych posługuje się sfomułowaniem „danych osobowych w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego”. Przepisy te mają stanowić wdrożenie art. 5 ust. 9 dyrektywy 2019/520, zgodnie z którym państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za dany obszar EETS na ich terytorium miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych dotyczących wszystkich pojazdów będących własnością lub znajdujących się w posiadaniu klientów danego dostawcy EETS, którzy w danym okresie prowadzili pojazd na obszarze EETS, za który podmiot pobierający opłaty jest odpowiedzialny, a także danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy tych pojazdów, pod warunkiem że podmiot pobierający opłaty potrzebuje tych danych w celu spełnienia swoich obowiązków wobec organów podatkowych.  Jednocześnie na podstawie nowego art. 16lb ust. 1 ustawy o drogach publicznych (art. 1 pkt 17 projektu ustawy) użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS zgodne ze stanem faktycznym dane, w tym dane osobowe, niezbędne do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS.  Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) 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) dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane („minimalizacja danych”). Oznacza to, że katalogi przetwarzanych danych osobowych powinny być ograniczone do tego, co konieczne.  Tymczasem w opisanych przypadkach projektodawca nie wskazał precyzyjnie, jakie dane osobowe mają być gromadzone na wskazanych podstawach. Mając na uwadze zasadę minimalizacji danych, należy dokonać odpowiedniego doprecyzowania. | Uwaga wyjaśniona  Zarówno dostawca EETS, jak i krajowy podmiot pobierający opłaty będzie administratorem danych osobowych, który w przypadku przetwarzania danych osobowych jest odpowiedzialny za stosowanie zasad zawartych w rozporządzeniu 2016/679. Należy podkreślić, że nie można w tym zakresie ustalić katalogu zamkniętego, gdyż dane potrzebne do realizacji obowiązków podatkowych wynikają z przepisów prawa podatkowego.  Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS stanowi podstawę ochrony danych osobowych użytkowników EETS. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2016/679 przetwarzanie jest zgodne z prawem wyłącznie w przypadkach, gdy - i w takim zakresie, w jakim - przetwarzanie jest niezbędne do wykonania umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub do podjęcia działań na żądanie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy. Podkreślić należy, że dostawca EETS będzie administratorem danych osobowych i będzie zobowiązany do stosowania przepisów regulujących ochronę danych osobowych. Należy wskazać, że dyrektywa 2019/520 nie reguluje jakie dane użytkownik EETS jest zobowiązany przekazać dostawcy EETS wobec czego projektodawca nie zawarł takiego katalogu w projekcie ustawy. Co więcej, zawarcie umowy jest stosunkiem prawnym, który podlega zasadzie swobody zawierania umów, wobec czego użytkownik EETS ma możliwość wyboru dostawcy EETS. Resumując, nie ma podstaw do wskazywania jakie dane musi przekazać użytkownik EETS do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | art. 1 pkt 13 lit. c | Na podstawie projektowanego art. 16i ust. 6 ustawy o drogach publicznych w przypadku, gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują dane osobowe, administratorem tych danych jest Szef Krajowej Administracji Skarbowej. Zgodnie z art. 4 pkt 7 rozporządzenia 2016/679 administrator oznacza osobę fizyczną lub prawną, organ publiczny, jednostkę lub inny podmiot, który samodzielnie lub wspólnie z innymi ustala cele i sposoby przetwarzania danych osobowych; jeżeli cele i sposoby takiego przetwarzania są określone w prawie Unii lub w prawie państwa członkowskiego, to również w prawie Unii lub w prawie państwa członkowskiego może zostać wyznaczony administrator lub mogą zostać określone konkretne kryteria jego wyznaczania.  W tym świetle wyjaśnienia wymaga cel wprowadzenia projektowanego art. 16i ust. 6 ustawy o drogach publicznych. Jeśli bowiem funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują takie dane na potrzeby swoich zadań, wydaje się, że nie jest konieczne wskazywanie w osobnej podstawie prawnej, kto ma być administratorem tych danych. Z pozostałych przepisów prawa wynika bowiem, który organ w tej sytuacji będzie ustalał cele i sposoby przetwarzania danych w granicach przyznanych mu prawem krajowym. | Uwaga wyjaśniona  Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej nie są organem władzy publicznej tylko jego pracownikami. Zgodnie z art. 4 pkt 7 rozporządzenia 2016/679 administratorem danych osobowych może być organ publiczny, wobec czego, w opinii resortu infrastruktury zasadnym jest wskazanie Szefa KAS jako administratora danych osobowych w przypadku ich przetwarzania przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | art. 1 pkt 13 lit. c | Wyjaśnienia wymaga również cel projektowanego art. 16i ust. 9 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym podmioty, które uzyskały od dostawcy EETS dane osobowe, odpowiadają za naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 4 i 7 (a zatem przepisów, które wskazują, na jakie cele maja być wykorzystane uzyskane dane) na zasadach określonych w ustawie o ochronie danych osobowych. W załączonej do projektu ustawy tabeli zgodności wskazano, że przepis ten ma stanowić transpozycję art. 5 ust. 8 i 9 dyrektywy 2019/520.  Zasadność umieszczenia tego przepisu w projekcie ustawy może jednak budzić pewne wątpliwości. W takim wypadku może bowiem powstać wątpliwość co do tego, w jaki sposób (według jakiego reżimu) będą traktowane naruszenia pozostałych przepisów ustawy o drogach publicznych dotyczące ochrony danych osobowych, a co do których nie wskazano wprost, że będzie miała zastosowanie ustawa o ochronie danych osobowych. Kwestia ta wymaga zatem ponownej analizy. | Uwaga uwzględniona.  Usunięto art. 16i ust. 9 ustawy o drogach publicznych |
|  | Minister do spraw Unii Europejskiej | art. 1 pkt 13 lit. c | Zgodnie z art. 5 ust. 10 dyrektywy 2019/520 dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję dyrektyw 2002/58/WE i (UE) 2016/680.  W tabeli zgodności, jako wdrażający powyższy przepis dyrektywy, wskazano projektowany art. 16i ust. 8 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym do przetwarzania przez krajowe podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4, przepisy art. 1741-art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne stosuje się odpowiednio.  W tym kontekście zauważenia wymaga, że art. 1741 – 174d ustawy – Prawo telekomunikacyjne odnoszą się jedynie do ochrony danych osobowych.  Wdrażany przepis dyrektywy odnosi się natomiast nie tylko do danych osobowych, lecz do danych w szerszym rozumieniu, w tym do danych, o których mowa w dyrektywie 2002/58/WE dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej. Dyrektywa ta określa zaś nie tylko zasady przetwarzania danych osobowych, lecz także danych o ruchu oraz danych o lokalizacji. Pojęcie danych o ruchu zostało zdefiniowane w art. 2 lit. b) dyrektywy 2002/58/WE jako wszelkie dane przetwarzane do celów przekazywania komunikatu w sieci łączności elektronicznej lub naliczania opłat za te usługi. Z kolei dane o lokalizacji określono w art. 2 lit. c) dyrektywy 2002/58/WE jako wszelkie dane przetwarzane w sieci łączności elektronicznej lub w ramach usług łączności elektronicznej, wskazujące położenie geograficzne urządzenia końcowego użytkownika publicznie dostępnych usług łączności elektronicznych.  W tym kontekście należy zwrócić uwagę na art. 5 ust. 1 dyrektywy 2002/58/WE, zgodnie z którym państwa członkowskie zapewniają, poprzez ustawodawstwo krajowe, poufność komunikacji i związanych z nią danych o ruchu za pośrednictwem publicznie dostępnej sieci łączności i publicznie dostępnych usług łączności elektronicznej. Szczegółowe zasady przetwarzania danych o ruchu oraz danych o lokalizacji zostały ponadto określone w art. 6 i art. 9 dyrektywy 2002/58/WE.  Przepisy dyrektywy w powyższym zakresie zostały wdrożone w dziale VII ustawy – Prawo telekomunikacyjne. W szczególności należy zwrócić uwagę na art. 161 – 166 ustawy, w których określono zasady przetwarzania danych objętych tajemnicą telekomunikacyjną, w tym danych transmisyjnych i danych o lokalizacji.  W mojej ocenie także i te przepisy powinny znaleźć odpowiednie zastosowanie w celu zapewnienia wdrożenia art. 5 ust. 10 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim odnosi się on do zapewnienia przetwarzania danych zgodnie z krajowymi przepisami stanowiącymi transpozycję dyrektywy 2002/58/WE. | Uwaga uwzględniona.  Odwołanie do przepisów ustawy – Prawo telekomunikacyjne, zawarte w projektowanym art. 16i ust. 8 ustawy o drogach publicznych, zostanie uzupełnione o przepisy art. 159 -166 tej ustawy. |
|  | Minister Cyfryzacji |  | W przypadku prac związanych z dostosowaniem centralnej ewidencji pojazdów do realizacji zadań krajowego punktu kontaktowego w zakresie automatycznej wymiany danych o pojazdach i ich właścicielach w związku z nieuiszczeniem opłaty drogowej przy określeniu nowego terminu należy wziąć pod uwagę okres zamrożenia systemu w okresie od połowy grudnia 2021 r. do połowy stycznia 2022 r. | Uwaga wyjaśniona  Wobec upłynięcia terminu wskazanego w piśmie MC (połowa stycznia 2022 r.) uwaga jest bezprzedmiotowa. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | Zgodnie z przepisem art. 13ma ust 1 pkt 1 Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji o właścicielach lub posiadaczach pojazdów naruszających obowiązku związane z poborem opłaty elektronicznej (lit. a) oraz opłaty autostradowej (lit. b). Uprzejmie wyjaśniam, że systemowo wskazane przypadki naruszeń nie będą rozróżnialne - obowiązująca dokumentacja techniczna systemu EUCARIS dla funkcjonalności związanej z wymianą danych przewiduje wskazanie przy składaniu zapytania powodu tego zapytania – przy czym rozróżniane są dwa powody słownikowe: brak uiszczenia opłaty oraz powiadomienie użytkownika o obowiązku uiszczenia opłaty drogowej. Niezależnie zatem od podstawy prawnej określonej w lit. a lub b krajowy podmiot uprawniony będzie mógł złożyć zapytanie wskazując jeden z dwóch w/w powodów zapytania. | MI dziękuje za wyjaśnienia w zakresie rozróżniania przypadków naruszeń związanych z obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej i opłaty autostradowej w związku z możliwością składania zapytań poprzez Krajowy Punkt Kontaktowy. Projektowany przepis art. 13ma ust. 1 pkt 1 nie wymaga zmiany. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | Przeformułowania wymaga brzmienie przepisu art. 13ma ust. 4 w zakresie odesłania do art. 80l ust. 1 pkt 2 i 3 w kontekście przypisania uprawnień wynikających z art. 80l ust. 1 pkt 2 i 3 Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej. Uprzejmie informuję, że art. 80l określa zadania realizowane przez Krajowy Punkt Kontaktowy, trudno zatem zgodzić się, że określa on uprawnienia krajowych podmiotów uprawnionych. Zamiast odesłania proponuje się wskazać w przepisie, jakie uprawnienia przysługują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowemu oraz Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej. | Uwaga uwzględniona.  Uprawnienia Głównego Inspektora TD i Szefa KAS jako krajowych podmiotów uprawnionych w zakresie transgranicznej wymiany informacji określa projektowany art. 13mb ust. 2 ustawy o drogach publicznych. Natomiast projektowany art. 13ma ust. 4 zostanie zmieniony w taki sposób aby jednoznacznie z niego wynikało, że KPK realizuje transgraniczną wymianę informacji poprzez realizację zadań określonych w art. 80l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dodatkowo proponujemy dodanie nowego ust. 5 określającego, że do transgranicznej wymiany informacji stosowane będą urządzenia i oprogramowanie określone w art. 80l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz procedury określone w art. 80l ust. 2 tej ustawy. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | Usunięcia wymaga ust. 5 w art. 13ma – jako nadmiarowy. Zgodnie z art. 80d ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wydatki Funduszu przeznaczane są na finansowanie m.in. wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem Krajowego Punktu Kontaktowego. | Uwaga wyjaśniona.  W opinii MI przepis powinien pozostać w niezmienionym brzmieniu jako zapewnienie źródła finansowania budowy i wdrożenia rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę informacji. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | W art. 13 mb w ust.1:  a. w pkt 1 po myślniku proponuje się dodanie wyrazów „w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej”,  b. w pkt 2 po myślniku proponuje się dodanie sformułowania „w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty autostradowej".  W aktualnym brzmieniu przepis sugeruje wymianę informacji dotyczących naruszeń wskazanych w obu punktach obowiązków podczas gdy w ramach międzynarodowej wymiany danych wymianie podlegają dane pojazdów i ich właścicieli oraz posiadaczy w związku z popełnionymi naruszeniami. | Uwaga uwzględniona.  Przepis art. 13mb ust. 1 został zmieniony zgodnie z propozycją MC. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | W art. 13mc w ust. 2 pkt 3, w świetle wyjaśnień przedstawionych w pkt 1 uwag proponuje się skreślenie wyrażenia „- obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”. System teleinformatyczny wspierający obsługę wymiany danych będzie wspierał jedynie wskazanie powodu zapytania „nieuiszczenie opłaty drogowej” lub „powiadomienie użytkownika o obowiązku uiszczenia opłaty”. | Uwaga wyjaśniona.  W załączniku I do dyrektywy 2019/520 w części dot. elementów danych koniecznych do przeprowadzenia automatycznego wyszukiwania, o którym mowa w art. 23 ust. 1, wskazano „dane dotyczące nieuiszczenia opłaty drogowej” jako dane obowiązkowe do przeprowadzenia automatycznego wyszukiwania. Należy wyjaśnić, że intencją części wspólnej jest zdefiniowanie naruszenia. Mając to na względzie uwaga nie może być uwzględniona, propozycja jest niezgodna z dyrektywą. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | W art. 13md - w świetle uwag z pkt 1 i 5 proponuje się skreślenie lit. a – Krajowy Punkt Kontaktowy nie dostarczy takich informacji. | Uwaga uwzględniona.  W art. 26 dyrektywy 2019/520 nie określono wymogu podania w sprawozdaniu rodzaju naruszeń, których dotyczyły zapytania. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 1 pkt 8 | W art. 13md ust. 2 pkt 1 wskazuje się, że pierwsze sprawozdanie KPK minister właściwy ds. transportu przekaże za okres 4 poprzednich lat – wydaje się że powinno być „dwóch poprzednich lat”. Dodatkowo wyjaśnienia wymaga, czy chodzi o lata kalendarzowe. W przypadku gdyby sprawozdanie miało obejmować 3 lata nie kalendarzowe pomiędzy np. 19 września 2021 r. a 18 września 2024 r. – dostarczenie danych do dnia 19 września 2024 r. za wskazany okres czasu technicznie będzie mało prawdopodobne do realizacji. | Uwaga wyjaśniona  Zgodnie z art. 26 dyrektywy 2019/520 każde państwo członkowskie składa Komisji kompleksowe sprawozdanie do dnia 19 kwietnia 2023 r., a następnie co trzy lata. Należy zaznaczyć, że w dyrektywie nie zostało doprecyzowane, że chodzi o lata kalendarzowe. Wobec czego, w opinii MI, minister właściwy do spraw transportu przekazuje kolejne sprawozdania KPK co trzy lata, począwszy od dnia, w którym przekazano pierwsze sprawozdanie KPK, czyli co trzy lata do dnia 19 kwietnia danego roku. Natomiast pierwsze sprawozdanie zostanie przekazane do Komisji za okres od wejścia w życie ustawy do 19 kwietnia 2023 r. i zostanie to uregulowane w przepisie przejściowym ze względu na uwagę Rządowego Centrum Legislacji. W związku z powyższym przepis art. 13md ust. 2 ulegnie zmianie w następujący sposób:  „2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie KPK co trzy lata, począwszy od dnia, w którym przekazano pierwsze sprawozdanie KPK, w terminie do dnia 19 kwietnia danego roku, za okres trzech poprzednich lat.”. |
|  | Minister Cyfryzacji | Art. 4 pkt 2 | Art. 4 pkt 2 w zakresie art. 67 ust. 4 – odesłanie w pkt 1 do art. 80k-80r wydaje się zbyt szerokie, powinno być to odesłanie do art. 80k-80o i art.80q. Art. 80p i art. 80r nie określają zasad wyszukiwania i dotyczą sprawozdania sporządzanego przez ministra właściwego ds. informatyzacji. | Uwaga uwzględniona.  Przepis art. 67 ust. 4 został zmieniony zgodnie z uwagą MC. |
|  | Minister Cyfryzacji | art. 9 | Art. 9 uwzględnia jedynie koszty związane z dostosowaniem systemu CEPiK do zmiany związanej z realizacją automatycznej wymiany danych z innymi państwami członkowskimi w związku z nieuiszczeniem opłaty drogowej a nie szeroko rozumiane zadania realizowane przez ministra właściwego ds. informatyzacji. Dlatego brzmienie powinno zostać zmodyfikowane. | Uwaga wyjaśniona.  Limit wydatków w poszczególnych latach uwzględnia zarówno koszty dostosowania systemu CEPiK do realizacji zadań związanych z realizacją automatycznej wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi w związku z nieuiszczeniem opłaty drogowej oraz koszty utrzymania tego systemu. Wobec powyższego przepis powinien pozostać w projektowanym brzmieniu. |
|  | Minister Cyfryzacji | OSR | W pkt 4 OSR w tabeli przy ministrze właściwym ds. informatyzacji w kolumnie ,,Oddziaływanie” pkt 1 powinien brzmieć: „Wdrożenie i utrzymanie rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających transgraniczne przekazywanie danych o pojazdach w związku naruszeniami obowiązku uiszczania opłaty elektronicznej za pośrednictwem KPK”. | Uwaga uwzględniona.  Przepis zmieniono zgodnie z propozycją MC. |
|  | Minister Cyfryzacji | OSR | Pkt 6 Wpływ na sektor finansów publicznych – w wydatkach z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców w roku 0 nie uwzględniono kwoty rocznej składki na EUCARIS, która winna być uiszczona już w roku 0 w wysokości 10 474,2 PLN – gdzie proponowano przyjąć kwotę +10%. | Uwaga uwzględniona.  Dopisano w OSR w roku zerowym wydatki w kwocie 10 474,2 PLN. |
|  | Minister Cyfryzacji | OSR | Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń: OSR nie zawiera informacji o kosztach dostosowania systemu po stronie GITD oraz Szefa KAS do współpracy z krajowym punktem kontaktowym. Takie dostosowanie będzie niezbędne w celu pozyskania danych z innych państw członkowskich. W ramach krajowego punktu kontaktowego nie przewiduje się dostarczenia gotowej aplikacji dla krajowych podmiotów uprawnionych a jedynie usługi API, z którymi krajowe podmioty uprawnione obowiązane są zintegrować swoje rozwiązania teleinformatyczne. | Uwaga wyjaśniona.  MI nie posiada danych w tym zakresie. GITD nie sygnalizował takich odrębnych kosztów. |
|  | RCL | art. 1 pkt 3 lit. e | W przepisie art. 1 pkt 3 lit. e projektowanej ustawy (w zakresie dodawanego w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w art. 13i ust. 32 pkt 2) zawarto odesłanie do art. 2 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1285/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie realizacji i eksploatacji europejskich systemów nawigacji satelitarnej oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 876/2002 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 (Dz. Urz. UE L 347, str. 1). Należy jednak zauważyć, że ww. rozporządzenie unijne zostało uchylone i zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającym Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającym rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz. Urz. UE L 170 z 12.05.2021, str. 69). W zależności od intencji projektodawcy, odesłanie powinno zostać dostosowane do obowiązujących przepisów prawa Unii Europejskiej, bądź sformułowane jako odesłanie statyczne w przypadku, jeżeli intencją projektodawcy jest zachowanie odesłania do aktu uchylonego. | Uwaga uwzględniona.  Zmieniono w art. 1 pkt 3 lit. e (w zakresie dodawanego art. 13i ust. 32 pkt 2 w ustawie o drogach publicznych) odesłanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz. Urz. UE L 170 z 12.05.2021, str. 69). |
|  | RCL | Art. 1 pkt 8 | Zgodnie z dyspozycją § 4 ust. 3 załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283), dalej „ZTP”, w ustawie można posługiwać się odesłaniami do dających się bezpośrednio stosować postanowień aktów normatywnych ustanowionych przez organizacje międzynarodowe lub organy międzynarodowe, natomiast nie odsyła się do postanowień takich aktów normatywnych o innym charakterze (wymagających wdrożenia do krajowego porządku prawnego). W świetle powyższego, wątpliwości budzi możliwość zawarcia w projektowanej ustawie, w dodawanym art. 13mf ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (art. 1 pkt 8 projektu) oraz w dodawanym art. 37gea ust. 4 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 2 pkt 2 projektu), przepisów nakazujących stosowanie formularza, którego wzór określa załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45). Stosownie do wskazanej wyżej regulacji ZTP, taki wzór powinien zostać określony przepisami prawa krajowego, np. w drodze aktu wykonawczego do projektowanej regulacji ustawowej. | Uwaga uwzględniona.  W kolejnym nowododanym ustępie w art. 13mf ustawy o drogach publicznych (art. 1 pkt 8 projektu) dodano delegację do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego ds. transportu, w którym określi on wzór zawiadomienia KPK, oraz dodano analogiczną delegację dla ministra właściwego ds. finansów publicznych projektowanym art. 37gea ust. 10 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (art. 2 pkt 2 projektu). |
|  | RCL | Art. 1 pkt 8 | Przepisy art. 1 pkt 8 projektowanej ustawy (w zakresie dodawanego w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych art. 13md ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 1) mają charakter przepisów dostosowujących, w związku z czym powinny zostać sformułowane jako przepisy dostosowujące i zamieszczone w części projektu zawierającej tego typu regulacje. | Uwaga uwzględniona.  Sformułowano przepisy dostosowujące w zakresie projektowanych przepisów art. 13md ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych. |
|  | RCL | Art. 1 pkt 33 lit. a | W przepisie art. 1 pkt 33 lit. a projektowanej ustawy (w zakresie dodawanego w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych art. 16z ust. 1a pkt 2) mowa jest o wynagrodzeniu przewidzianym dla dostawcy EETS, które ma być zgodne m.in. z zasadami określonymi w art. 16o ust. 1 pkt 2 ustawy – jednak w przywołanym art. 16o ust. 1 pkt 2 nowelizowanej ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych nie zawarto zasad, które odnosiłyby się do wynagrodzenia. | Uwaga uwzględniona.  Usunięto w projektowanym art. 16z ust. 1a pkt 2 odesłania do art. 16o ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. |
|  | RCL | Przepisy przejściowe | Zgodnie z § 30 ust. 1 w związku z § 132 ZTP w przepisach przejściowych reguluje się wpływ nowej albo znowelizowanej ustawy na stosunki powstałe pod działaniem ustawy albo ustaw dotychczasowych bez względu na to, czy do tych stosunków zamierza się stosować przepisy dotychczasowe, przepisy nowe, czy przepisy regulujące ten wpływ w sposób odmienny od przepisów dotychczasowych i przepisów nowych. Tymczasem w projektowanej ustawie nie przewidziano przepisów przejściowych i dostosowujących, które określałyby m.in. takie kwestie, jak:  1) czy w związku z wprowadzeniem nowych umów, tj. umowy dotyczącej obszaru EETS oraz umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS, obecnie świadczący swoje usługi dostawcy EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisani do rejestru dostawców EETS, którzy zawarli umowy dotyczące świadczenia usługi EETS z podmiotem pobierającym opłatę i z użytkownikiem EETS, mogą kontynuować swoją pracę w oparciu o te umowy, w szczególności czy umowy te zachowują ważność, ewentualnie czy wymagają zmiany, a jeżeli tak, to w jakim terminie i zakresie,  2) czy wprowadzone wymogi w dodawanym w art. 16f ust. 4a nowelizowanej ustawy odnoszą się również do obecnie wystawionych deklaracji zgodności i certyfikatów przydatności do stosowania w EETS,  3) które brzmienie (obecne czy projektowane) art. 16f ust. 6 nowelizowanej ustawy należy stosować do wszczętych i niezakończonych postępowań, a w przypadku stosowania przepisów nowych do takich postępowań, czy projektodawca przewiduje termin na uzupełnienie dokumentów załączanych do wniosku,  4) czy w związku z wyłączeniem stosowania zawieszenia działalności gospodarczej do przedsiębiorców świadczących usługi EETS (dodawany art. 16f ust. 15 nowelizowanej ustawy) nie jest wymagana regulacja szczególna w odniesieniu do przedsiębiorców, którzy w dniu wejścia w życie ustawy mogą mieć zawieszoną działalność gospodarczą,  5) czy wymaganie określone w dodawanej w art. 16g w ust. 1 w pkt 2 lit. d nowelizowanej ustawy odnosi się także do już wpisanych do rejestru dostawców EETS, czy ma odnosić skutek tylko do dostawców EETS wpisanych do rejestru po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy,  6) czy, mając na uwadze bliski termin wejścia w życie projektowanej ustawy, wymaganie wdrożenia i stosowania interfejsu spełniającego wymagania określone  w dodawanym w art. 16i w ust. 1 pkt 4a nowelizowanej ustawy jest możliwe do wykonania dla dostawców EETS i czy nie jest w tym zakresie konieczny odpowiedni okres dostosowawczy,  7) czy wymóg pokrywania kosztów sformułowany w dodawanym w art. 16i w ust. 1 pkt 6a nowelizowanej ustawy dotyczy również kosztów powstałych przed dniem  wejścia w życie projektowanej ustawy, czy wyłącznie powstałych po dniu jej wejścia w życie,  8) czy wymóg przekazywania dokumentów księgowych sformułowany w dodawanym w art. 16i w ust. 1 pkt 6d nowelizowanej ustawy dotyczy opłat za przejazd uiszczonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, czy wyłącznie opłat uiszczonych po dniu jej wejścia w życie,  9) czy, mając na uwadze bliski termin wejścia w życie projektowanej ustawy, wymaganie wdrożenia i stosowania polityk ochrony danych osobowych określone  w dodawanym w art. 16i w ust. 1 pkt 6e nowelizowanej ustawy jest możliwe do wykonania dla dostawców EETS i czy nie jest w tym zakresie konieczny odpowiedni  okres dostosowawczy,  10) czy, mając na uwadze bliski termin wejścia w życie projektowanej ustawy, wymaganie wdrożenia i stosowania interfejsu spełniającego wymagania określone  w dodawanym w art. 16o w ust. 1 pkt 6 nowelizowanej ustawy jest możliwe do wykonania dla krajowego podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS i czy nie  jest w tym zakresie konieczny odpowiedni okres dostosowawczy,  11) czy do postępowań dotyczących kontroli składników interoperacyjności, o których mowa w art. 16y nowelizowanej ustawy, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej, ustawy należy stosować przepisy dotychczasowe, czy przepisy nowe,  12) czy do postępowań przed komisją, o której mowa w art. 16z nowelizowanej ustawy, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, należy stosować przepisy dotychczasowe, czy przepisy nowe. | Uwaga wyjaśniona  Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2021, str. 45) została opublikowana w Dzienniku Urzędowym UE 29 marca 2019 r. Zgodnie z art. 34 dyrektywy 2019/520 jej przepisy weszły w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym UE. A państwa członkowskie miały termin na jej wdrożenie do dnia 19 października 2021 r. Dyrektywa 2019/520 nie zawiera również żadnych przepisów przejściowych wskazujących, że do dotychczasowych stanów stosuje się przepisy poprzedniej dyrektywy. W ostatnim jednak czasie zawarto 2 umowy pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS. W związku z powyższym w projekcie zawarto przepis przejściowy wymagający dostosowania zawartych umów z dostawcami EETS do zmienionych przepisów w określonym terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Generalnie bowiem przyjęto, że dostawcy EETS, którzy spełnili wymogi potrzebne do zawarcia umowy zawarte w dotychczasowych przepisach nie będą podlegać ponownej ocenie. Natomiast sama umowa z dostawcą EETS w zakresie jej realizacji będzie musiała być dostosowana do nowych przepisów. |
|  | KPRM | OSR | W zakresie założeń do oszacowania kosztów administracyjnych prowadzonych postępowań przez GITD wynikających z uruchomienia transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, szerzej w OSR wyjaśnić należy:  a. jakich naruszeń dotyczy skala 32 tys. naruszeń rocznie, w stosunku do których mogłyby być prowadzone postępowania;  b. jak ustalono zapotrzebowanie na 10 nowych etatów;  c. wskazano, że przewiduje się 32 tys. naruszeń rocznie, a liczba decyzji o nałożeniu kary (w wyniku zatrudnienia 10 osób) wyniesie 3,6 tys. rocznie, w jaki sposób zatem egzekwowane będą pozostałe naruszenia (ze wskazanej liczby 32 tys.);  d. co wliczone zostało - oraz na podstawie jakich założeń - w koszty obsługi postępowań administracyjnych w kwocie ok. 540 tys. zł rocznie. | W zakresie założeń do oszacowania kosztów administracyjnych prowadzonych postępowań przez GITD wynikających z uruchomienia transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej – wyjaśniono:  Lit. a) Przedmiotowe szacunki dotyczące przyjęcia 32 tysięcy naruszeń, w stosunku do których mogłyby być prowadzone postępowania zostały przygotowane przez GITD w oparciu o dane dotyczące naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej popełnionych w 2020 r. Za kontrolę i nakładanie sankcji w ww. zakresie odpowiada GITD. Niemniej w obecnym stanie prawnym nie ma na szczeblu krajowym, ani unijnym regulacji, które umożliwiłyby pociągnięcie do odpowiedzialności podmiotów zagranicznych naruszających przepisy, które opuściły terytorium RP. Obecnie ww. podmioty mogą być skutecznie skontrolowane jedynie w drodze kontroli drogowej (mobilnej). Zatem wskazane liczby są przewidywanymi szacunkami i dotyczą postępowań, które obecnie nie były prowadzone.  Lit. b i c) W zakresie ustalania zapotrzebowania na 10 nowych etatów GITD i egzekwowania pozostałych naruszeń (ze wskazanej liczby 32 tys.) kierowano się dwiema przesłankami:  - koniecznością zapewnienia obsługi zadań GITD na poziomie gwarantującym procedowanie z naruszeniami transgranicznymi, które da efekt odstraszający zagraniczne podmioty od popełniania naruszeń obowiązku uiszczenia opłat,  - dbałości o finanse publiczne, co oznacza na ile to jest tylko możliwe ograniczenie dodatkowych wydatków z budżetu państwa na omawiany cel.  Procedowanie wszystkich naruszeń nie jest celowe ze względu na konieczność poniesienia wielokrotnie wyższych kosztów na obsługę procesu z budżetu państwa oraz brak gwarancji wyegzekwowania wymierzonych kar (brak przepisów o wzajemnej pomocy państw). Zatem przyjęto, że z 32 tys. możliwych naruszeń wyegzekwowaniem kary zakończonych zostanie ok. 3,6 tys. decyzji.  Lit. d) W zakresie kosztów obsługi postępowań administracyjnych stanowiącej kwotę 540 tys. zł rocznie - są to przede wszystkim koszty, które należy ponieść w związku z koniecznością prowadzenia postępowań administracyjnych, tj. w szczególności tłumaczenia na język urzędowy państwa rejestracji pojazdu zawiadomienia o wszczęciu postępowania oraz doręczenia korespondencji poza granicę PL przesyłkami poleconymi za potwierdzeniem odbioru. Z uwagi na brak takich postępowań obecnie koszty te są ostrożnymi szacunkami. |
|  | KPRM | OSR | W zakresie założeń do oszacowania wysokości przychodów z tytułu zapłaconych kar:  a. uprawdopodobnić należy założenie ściągalności kar na poziomie 100% (na jakiej podstawie przyjęto taki wskaźnik sukcesu);  b. wyjaśnić należy, dlaczego przyjęto do szacunków tylko wysokość kary 1 500 zł. | Zakłada się, że postępowania prowadzone będą wyłącznie w stosunku do profesjonalnych podmiotów wykonujących przewozy drogowe, w których interesie będzie dobrowolne uiszczenie nałożonej kary. W innym przypadku, w przypadku powrotu danego pojazdu na terytorium RP, możliwe byłoby zatrzymanie pojazdu w celu przymusowego wyegzekwowania sankcji. Tak jak wskazano powyżej postępowania będą prowadzone przy założeniu możliwej minimalizacji ponoszonych kosztów przy maksymalnej skuteczności funkcji odstraszającej.  Zaś w celu zapewnienia efektywności kosztowej nowego rozwiązania, przewiduje się wprowadzenie w ustawie przepisu dającego możliwość niewszczynania postępowania wobec podmiotu zagranicznego, jeśli przewidywane koszty postępowania przewyższą połowę wysokości sankcji. Wskutek tego przyjęto, że w przypadku kar o najniższej wysokości (500 zł) postępowania nie będą prowadzone, w związku z czym nie są one brane pod uwagę do OSR. |
|  | KPRM | OSR | Omówić należy wpływ interwencji na koszty np. wystawiania wezwań oraz obciążenie pracą Szefa KAS w związku z uruchomieniem transgranicznej wymiany danych o naruszeniach obowiązku uiszczania opłat drogowych oraz na wysokość uzyskiwanych wpływów z opłaty dodatkowej. | Szef KAS nie przekazał do MI informacji o takich kosztach i potrzebach etatowych, dlatego też takie informacje nie zostały zawarte w OSR. |
|  | Minister Sprawiedliwości | Art. 1 pkt 8 | W projektowanym art. 13mf ust. 3 pkt 4 ustawy o drogach publicznych wskazano, że zawiadomienie KPK zawiera m.in. pouczenie o prawie do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, o którym mowa w art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, w przypadku wydania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej. Należy jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 52 § 3 zd. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2325 ze zm.) jeżeli stronie przysługuje prawo do zwrócenia się do organu, który wydał decyzję z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, strona może wnieść skargę na tę decyzję bez skorzystania z tego prawa. W związku z tym, w ocenie Ministerstwa Sprawiedliwości, aby wypełnić postanowienia art. 24 ust. 2 dyrektywy 2019/520, zawiadomienie KPK oprócz pouczenia o możliwości złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, powinno zawierać pouczenie, że w przypadku wydania decyzji stronie przysługiwać będzie, według uznania, prawo do zwrócenia się o ponowne rozpatrzenie sprawy do organu, który wydał decyzję, lub prawo do wniesienia skargi do właściwego sądu administracyjnego, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję w sprawie. MS pragnie też zwrócić uwagę, że pkt 4 w art. 13mf ust. 3 powinien zostać oznaczony jako pkt 2. | Uwaga uwzględniona.  Projekt zmieniono zgodnie z treścią uwagi. |
|  | Minister Finansów |  | Uwagi szczegółowo opisane w tabeli uwag MF | Większa część uwag uwzględniona, reszta wyjaśniona w tabeli przekazanej przez MF. |