

Nazwa dokumentu: projekt ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw

L.p.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Propozycja zmian zapisu
1.	MI	Art. 1 pkt 1 lit. b projektu (art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych)	<p>Podtrzymujemy uwagę w zakresie nomenklatury użytej w definicji „publicznej infrastruktury technicznej”. Zastosowane określenia nie są zdefiniowane w ustawie z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, posługującej się pojęciem „stacja pasażerska”, które odnosi się do kwestii organizacji ruchu i dostępności obiektu dla pasażerów, podczas gdy projektowana definicja „publicznej infrastruktury technicznej” akcentuje rozwiązania konstrukcyjne i odnosi się do sformułowania „przystanki kolejowe”, czy „stacje kolejowe”. Jednocześnie podkreślamy, że art. 57 ust. 4 dyrektywy 2018/1972 wśród elementów infrastruktury nadającej się do umieszczania punktów dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu nie wymienia elementów infrastruktury kolejowej. Brzmienie przepisu wychodzi poza zakres określony w ww. dyrektywie.</p> <p>Ponadto MI nadal zgłasza zastrzeżenia do wykorzystania konstrukcji wsporczych znaków drogowych, konstrukcji wsporczych sygnalizatorów świetlnych oraz konstrukcji wsporczych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego dla potrzeb umieszczania na nich punktu dostępu bezprzewodowego tzw. pikokomórek.</p>	<p>Proponujemy usunięcie z definicji publicznej infrastruktury technicznej określeń „przystanki kolejowe” i „stacje kolejowe”.</p> <p>Proponuje się wykreślenie z definicji „publicznej infrastruktury technicznej” konstrukcji wsporczych znaków drogowych, konstrukcji wsporczych sygnalizatorów świetlnych oraz konstrukcji wsporczych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>
2.	MI	Art. 1 pkt 14 (dot. zmienianego ust. 1 w art. 29c ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych)	<p>Podtrzymujemy uwagę o pozostawieniu fakultatywności przekazywania przez operatora sieci Prezesowi UKE, w systemie teleinformatycznym, danych do udostępnienia przez punkt informacyjny do spraw telekomunikacji. Obligatoryjność przepisu nie jest uzasadniona z uwagi na fakt, że przedsiębiorca telekomunikacyjny może złożyć wniosek i uzyskać dane o infrastrukturze bezpośrednio od podmiotu</p>	<p>Wnioskujemy o pozostawienie przepisu w brzmieniu obowiązującym.</p>

			zobowiązanego do udostępnienia danych, zgodnie z art. 25a ustawy.	
3.	MI	Art. 1 pkt 15 lit. c (dot. art. 29d ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych)	<p>Projektowany przepis art. 29d ust. 12-14 megaustawy w tym odwołanie do art. 125 i 126 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji odnoszą się do umarzania grzywien. To grzywna podlega umorzeniu, a nie kara. W opinii DDP przepis błędnie posługuje się sformułowaniem „kary”, należy zatem przerehabilitować zgodnie z propozycją DDP i zastąpić słowo „kara” słowem „grzywna”. Ponadto przepis megaustawy powinien wprost regulować kwestie zwrotu lub umorzenia grzywny, a nie odwoływać się do ustawy o postępowaniu egzekucyjnym.</p> <p>Zgodnie ze stanowiskiem MC w tabeli rozbieżności, intencją projektodawcy jest „dodanie regulacji zgodnie z którą następuje obligatoryjne umorzenie nałożonej kary w przypadku wykonania przez zarządcę drogi/wójta (itd.) obowiązku przekazania informacji do Punktu informacyjnego ds. telekomunikacji. Celem przepisów jest zatem generalnie zmobilizowanie podmiotów zobowiązanych do przekazywania informacji, a nie nakładanie kar jako takie.”.</p> <p>W tym zakresie należy również uzupełnić uzasadnienie.</p>	<p>„12. Podmioty, o których mowa w art. 29d ust 5 i 6, które nie wypełniają obowiązku przekazania w terminie informacji, o których mowa w art. 29b ust. 1 pkt 3-4 i 6, podlegają grzywnie w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki, nakładanej przez Prezesa UKE w drodze decyzji. Wpływy z grzywien stanowią dochód Funduszu.</p> <p>13. Grzywnę uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja, o której mowa w ust. 12 stała się ostateczna. W przypadku nieuiszczenia grzywny, o której mowa w ust. 12, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.</p> <p>14. W razie wykonania obowiązków, o których mowa w art. 29d ust 5 i 6, grzywna, o której mowa w ust. 12 :</p> <p>1) nieuiszczona lub nieściągnięta podlega umorzeniu,</p> <p>2) uiszczona lub ściągnięta jest zwracane w całości w terminie 14 dni od dnia wykonania obowiązku.”</p>
4.	MI	Art. 1 pkt 18 (dot. dodawanego ust. 2a w art. 33 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych)	<p>Podtrzymujemy uwagę dotyczącą nieodpłatnego korzystania tylko z nieruchomości stanowiących obszar kolejowy w celu umieszczenia punktów dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu. Brak uzasadnienia prawnego i merytorycznego do różnicowania obowiązków podmiotów pozostających w tej samej sytuacji, tj. zobowiązanych do udostępnienia nieruchomości przedsiębiorcy telekomunikacyjnemu. Według zaproponowanego brzmienia przepisu jedynie nieruchomości na obszarze kolejowym mają być udostępnione nieodpłatnie. Propozycja przepisu jest nieuzasadniona i skutkuje nierównym traktowaniem podmiotów.</p>	Wnioskujemy o usunięcie przepisu.
5.	MI	Art. 2 pkt 2 projektu	W projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 4 i	W art. 39a:

		ustawy (dotyczy art. 39a ust. 3 ustawy o drogach publicznych)	analogicznie w ust. 4 pkt 3 należy doprecyzować brzmienie tych punktów.	<p>– W ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) zakłócać prawidłowości poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, <u>za pomocą systemów, o których mowa w art. 13i ust. 1.</u>”</p> <p>– w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) podmiotami pobierającymi opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, <u>za pomocą systemów, o których mowa w art. 13i ust. 1, w zakresie, o którym mowa w ust. 3 pkt 4.</u>”</p>
6.	MI	Art. 2 pkt 4 projektu ustawy (dotyczy zmiany w art. 40d ustawy o drogach publicznych)	<p>Zwracamy uwagę, iż na dalszym etapie prac legislacyjnych (tzn. przyjęty przez SKRM pod koniec lutego br.) jest <i>projekt ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę – Ordynacja podatkowa i ustawę o Rzeczniku Praw Podatnika</i>, który przewiduje zmiany w art. 40d ustawy o drogach publicznych m.in. w tym samym zakresie co w projekcie zmiany megaustawy.</p> <p>W związku powyższym należy mieć na uwadze fakt, iż w przypadku wcześniejszego przyjęcia przez RM i skierowania do Sejmu ww. projektu ustawy – <i>Przepisy wprowadzające ustawę – Ordynacja podatkowa i ustawę o Rzeczniku Praw Podatnika</i> konieczne będzie wykreślenie zmiany art. 40d z projektu zmiany megaustawy.</p>	
7.	MI	Art. 2 pkt 3 projektu ustawy (dotyczy art. 40 ust. 2b i ust 2c)	Jesteśmy przeciwni wprowadzaniu kar na zarządców dróg którzy w terminie 21 dni nie wydali wspólnej decyzji o zajęciu pasa drogowego dla kilku inwestorów. Należy zauważyć, iż zarządca drogi musi przeanalizować wspólny wniosek inwestorów którzy naraz chcą zająć pas drogowy. Zarządca drogi musi przeanalizować zatem zakres zajęcia pasa drogowego przez każdego inwestora. Potrzeby poszczególnych inwestorów mogą się wzajemnie	Wykreślenie przepisu nakładającego na zarządcę drogi kary.

			wykluczać. Zarządca nie powinien być karany za to że musi starannie przeanalizować sytuację pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego w sytuacji gdy kilku inwestorów będzie chciało wejść w pas drogowy w tym samym momencie.	
8.	MI	Art. 9 pkt 2 lit. a tiret drugie (dot. dodawanego pkt 3 w art. 122a ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska)	Podtrzymujemy uwagę dot. odstąpienia od wprowadzania punktu 3 w art. 122a ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Przepis ten nakłada obowiązki na prowadzącego instalację, który nie ma wpływu na zmiany zagospodarowania i zabudowy terenu wokół (w otoczeniu – niedookreślonym w zaproponowanym przepisie) istniejącej instalacji emitujących pola elektromagnetyczne. PKP PLK SA aktualnie realizuje projekt budowy infrastruktury systemu ERTM GSM-R na liniach kolejowych. Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R), jako składowa Europejskiego Systemu Zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zapewnia bezpieczną i niezawodną łączność radiową pomiędzy maszynistą i dyżurnym ruchu oraz realizuje transmisje danych do Europejskiego Sytemu Sterowania pociągami (ETCS poziom 2) pozwalającego na jazdę pociągu z prędkością ok. 200 km/h. Urządzenia przytorowe GSM-R zakwalifikowane są jako instalacje radiokomunikacyjne emitujące pola elektromagnetyczne, o których mowa w zmienianym przepisie. Obowiązek rekonfiguracji instalacji radiokomunikacyjnej w przypadku wyników pomiarów poziomów pól elektromagnetycznych (PEM) wskazujących, że wartości graniczne PEM zostałyby przekroczone dla nowopowstałych miejsc dostępnych dla ludności, może zaburzyć działanie całego systemu ERTMS, co stworzyć może zagrożenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Przepisy prawa powinny uwzględniać szczególną specyfikę instalacji zarządzanych PKP PLK, służących do zapewniania prowadzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.	Wnioskujemy o usunięcie przepisu.
9.	MI	UZASADNIENIE	Uzasadnienie do <i>projektu ustawy</i> w zakresie art.	Należy wykreślić z uzasadnienia akapit „ <i>W ust. 2</i> ”

			<p>39a ustawy o drogach publicznych nie odzwierciedla brzmienia przepisu i wprowadza w błąd. Zgodnie z projektowanym art. 39a w pasie drogowym dróg publicznych <u>mogą być instalowane punkty dostępu</u> bezprzewodowego o bliskim zasięgu. Instalowanie to nie jest budowa – a na takie rozumienie wskazuje uzasadnienie projektu. MI nie wyraża zgody na obecne brzmienie uzasadnienia.</p> <p>W projektowanym przepisie chodzi o instalowanie małego urządzenia radiowego o małej mocy w pasie drogowym. Przepis nie dotyczy zaś budowy fundamentu, konstrukcji wsporczej oraz przynależnych elementów wyposażenia pod zainstalowanie punktu dostępu. W przypadku konieczności budowy jakiejś konstrukcji wsporczej, na której ma być zainstalowany taki niewielki punkt dostępu - zastosowanie znajdują wówczas przepisy art. 39 i art. 40 ustawy o drogach publicznych – i taka informacja powinna się znaleźć w uzasadnieniu do projektu ustawy.</p>	<p>wskazano, że infrastrukturę o której mowa w ust. 1 mogą budować przedsiębiorcy telekomunikacyjni, jednostki samorządu terytorialnego wykonujące działalność w zakresie telekomunikacji oraz podmioty wykonujące zadania z zakresu użyteczności publicznej. Przepis ten tym samym przesądza o tym, że podmioty te będą mogły realizować tylko i wyłącznie punkty dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia.”</p> <p>Natomiast należy uzupełnić uzasadnienie o poniższe informacje, aby nie budziło wątpliwości interpretacyjnych :</p> <p>„Zgodnie z projektowanym art. 39a w pasie drogowym dróg publicznych <u>mogą być instalowane punkty dostępu</u> bezprzewodowego o bliskim zasięgu. Przepis dotyczy zatem instalowania (czynności polegającej na umieszczeniu) małego urządzenia radiowego o małej mocy w pasie drogowym. Natomiast w przypadku konieczności budowy konstrukcji wsporczej, na której ma być zainstalowany taki niewielki punkt dostępu to wówczas zastosowanie znajdują przepisy art. 39 i art. 40 ustawy o drogach publicznych.”</p>
10.	MI		<p>Nadal wątpliwości budzą nowe wersje definicji „punktów dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu” i „publicznej infrastruktury technicznej”. Wyjaśnienia i potwierdzenia przez MC wymagają następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) czy punktem dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu – w praktyce będzie samodzielne niewielkie urządzenie z antenką bez dodatkowych kabli/przewodów/linii umieszczone na publicznej infrastrukturze technicznej, 2) czy punkt dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu będzie umieszczany jedynie na „publicznej infrastrukturze technicznej”, czy będzie mógł być umieszczany także w innych miejscach niż publiczna infrastruktura techniczna? 	

