

# **Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej**

## **Stanowisko Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej wobec projektu ustawy o zmianie ustawy autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw**

### **I. Uwagi ogólne**

W ocenie Pracodawców RP głównym zastrzeżeniem do proponowanego rozwiązania jest obawa o jego inwigilacyjny charakter. O ile rozwiązanie pozwalające na śledzenie transportu ciężkiego można jeszcze wytłumaczyć dążeniem organów państwa do zapobiegania wyłudzeniom VAT, przemytowi lub innym przestępstwom skarbowym, to w przypadku kierowców samochodów osobowych wydaje się być to nadmierną kontrolą państwa nad mobilnością obywateli.

Jednym z podstawowych praw w Unii Europejskiej jest prawo do prywatności, którego nikt nie powinien naruszać. Proponowany projekt daje organom państwa pełną kontrolę nad przemieszczaniem się obywateli i możliwość wykorzystania tych danych niewiadomych w celach. Niestety, nie można obecnie powiedzieć, że działania organów państwowych powodują wzrost zaufania do nich, co widzimy chociażby przy wykorzystaniu systemu Pegasus niezgodnie z jego przeznaczeniem, albo przy krytyce rządowej aplikacji ProteGo Safe. Zbierane dane są nadmiarowe, co rodzi podejrzenie, że będą wykorzystywane w innych, nieuprawnionych celach.

Jednocześnie rząd rezygnuje z zapowiadanej do niedawna przez Ministra Infrastruktury technologii poboru opłat, która jest pozbawiona wszystkich wyżej wymienionych wad, za to jest wdrożona przez koncesjonariuszy i dobrze akceptowana przez kierowców. Mowa oczywiście o videotollingu i poborze opłat za pomocą odczytywania tablic rejestracyjnych, połączonym z automatycznym obciążaniem karty płatniczej użytkownika, zapisanej w aplikacji.

Kolejną kwestią budzącą niepokój są finanse, zarówno od strony kalkulacji kosztów poniesionych lub przewidzianych do poniesienia przez Skarb Państwa na wdrożenie, utrzymanie i zarządzanie systemem SPOE KAS, jak i od strony kosztów ponoszonych przez użytkownika oraz finansowych aspektów współpracy z dostawcami poszczególnych usług.

Należy zwrócić uwagę na tę ostatnią grupę. Projekt przewiduje waloryzację wysokości opłaty w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w

## Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej

okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Jednocześnie, przewiduje się wprowadzenie urzędowej regulacji stawek wynagrodzenia (prowizji) za usługę sprzedaży biletu autostradowego oraz dostawcy karty flotowej. W naszej ocenie powyższe rozwiązanie jest oderwane od warunków rynkowych, na jakich podmiot publiczny powinien zamawiać usługę od podmiotu prywatnego. Ponadto, Skarb Państwa zastrzega dla siebie mechanizm waloryzacji, który pozwoli na utrzymanie założonej realności przychodu z poboru opłaty, podczas gdy podmioty operujące na rynku są takiego mechanizmu pozbawione w nieuzasadniony sposób. Takie rozwiązanie stanowi o nieuzasadnionym uprzywilejowaniu Skarbu Państwa.

Również arbitralne ustanowienie prowizji od sprzedaży biletów autostradowych w wysokości 3% od wartości biletu wskazuje na nieznamość realiów funkcjonowania gospodarki rynkowej. Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) trudno będzie znaleźć przedsiębiorców chętnych do prowadzenia odrębnego stanowiska roboczego (koszt ok. 3-5 tys. PLN miesięcznie), które miałyby utrzymywać się z 3% prowizji od sprzedaży biletów autostradowych. By takie stanowisko było rentowne, musiałyby sprzedawać przykładowo 10-17 tys. biletów miesięcznie na cały płatny odcinek A2 ze Strykowa do Konina. Jest to raczej mało realne. Brak również podstawy wyłączenia umów dystrybucji biletów spod ustawy - Prawo zamówień publicznych, co rodzi wątpliwości dotyczące uznaniowości procesu i ograniczenia konkurencyjności, a także może powodować podejrzenia o korupcję.

Zdaniem Pracodawców RP kolejnym budzącym wątpliwości elementem założeń finansowych proponowanej zmiany jest kalkulacja kosztów wprowadzenia systemu poboru opłat od pojazdów lekkich w nowej technologii. W uzasadnieniu ustawy i ocenie skutków regulacji czytamy, że zmiana ta nie pociągnie za sobą żadnych wydatków Skarbu Państwa. Tymczasem już obecnie toczą się, lub zostały rozstrzygnięte przetargi na łączną kwotę ponad 500 mln PLN. Również proponowane środki kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty za przejazd pociągną za sobą wydatki, związane chociażby z wyposażeniem pojazdów Policji i Straży Granicznej w sprzęt i środki łączności umożliwiające sprawdzenie, czy za przejazd danego pojazdu opłata została wniesiona. Projektodawca milczy również na temat kosztach przeszkolenia odpowiedniej liczby funkcjonariuszy.

W kalkulacjach pominięta jest również kwestia utworzenia sieci dystrybucji i informacja dotycząca tego, kto miałby sfinansować utworzenie, personel i utrzymanie punktów sprzedaży biletów autostradowych. Obecnie zapewnia je operator, czyli KAS. Z powodu

## Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej

specyfiki rozliczeń i raportowania sprzedaży biletów (konieczność utrzymania odrębnych przepływów finansowych i różnych stawek VAT) przedsiębiorcy nie będą chętni do wprowadzenia sprzedaży biletów jako „kolejnego produktu” w ich asortymencie bez zapewnienia odrębnego, w pełni wyposażonego i online’owego stanowiska. O zagadnieniu zbyt niskich prowizji wspomnieliśmy już powyżej.

Ponadto pozostaje także pytanie czy i jakie środki przewiduje projektodawca na likwidację infrastruktury istniejącej na placach poboru opłat w celu umożliwienia przejazdu w formie “free flow” przez obecne miejsca poboru opłat za przejazd. Te koszty mogą być niewidoczne dla KAS, ale w całości planów wdrażania nowego systemu są istotne i zapewne obciążą stronę trzecią, jaką w tym przypadku jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, czyli nadal Skarb Państwa. Jeżeli projektodawca rzetelnie podchodzi do prezentacji swojego rozwiązania, powinien wykazać solidnie wszelkie koszty związane z wdrażaniem nowego systemu, nie unikając żadnych tzw. pobocznych kosztów, czasem intencjonalnie nie eksponowanych.

Natomiast jeżeli chodzi o użytkowników końcowych systemu, czyli kierowcach, w ocenie Pracodawców RP proponowana ustawa milczy na temat modelu dystrybucji urządzeń pokładowych lub ZSL, które miałyby być jednym ze środków wnoszenia opłaty za przejazd. Nie wiadomo, czy miałyby być kupowane na własność przez użytkowników, czy też może dzierżawione. Zmuszenie kierowców do zakupu urządzeń oznacza przerzucenie kosztów prowadzenia systemu na użytkowników, co jest niezgodne z orzeczeniem TSUE C-321/19 z 28 października 2020 r. w sprawie nadmiernych opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Sprawę braku solidnej wiedzy administracji rządowej, dotyczącej skali koniecznych kosztów funkcjonowania nowego systemu najlepiej podsumowuje zdanie cytowane z Uzasadnienia do projektu ustawy: *„Biorąc pod uwagę, że w chwili tworzenia przepisów trwa jeszcze budowa i wdrożenie SPOE KAS, nie jest możliwe wprowadzenie w przepisach ustawy zamkniętego katalogu kosztów”*.

To oznacza, że administracja rządowa de facto nie jest w stanie określić kosztów nowego systemu proponowanego w ustawie oraz że nie została rozpatrzona żadna alternatywa do proponowanego rozwiązania. Co więcej, nie został wykonany bilans kosztów porównujących alternatywne rozwiązania techniczne do proponowanego w ustawie, a to oznacza, że niekoniecznie zostało wybrane rozwiązanie optymalne dla administracji rządowej oraz dla użytkowników nowego systemu poboru opłat.

## **Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej**

Reasumując należy więc stwierdzić, że projekt nie zawiera żadnych informacji potwierdzających fakt przeanalizowania przez projektodawcę alternatywnych rozwiązań technicznych i wybrania rozwiązań optymalnych dla Skarbu Państwa i użytkowników systemu. Projektodawca sprawia wrażenie bardzo mocno nastawionego na jedyne możliwe rozwiązanie, jakie zaproponował, ale poza ogólnikami nie przedstawia żadnych solidnych argumentów dla poparcia swojego wyboru. Decyzja o technologii poboru opłat nie uwzględnia obecnych trendów rynkowych, w których wiodącą rolę odgrywa analityka obrazu i technologia rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ANPR), oparta na sztucznej inteligencji i sieciach neuronowych, a nie na stosunkowo łatwych do zakłócenia sygnałach geolokalizacji GPS. Jest to tym bardziej zasadny argument w przypadku poboru opłaty za przejazd autostradą, która nie pozwala, w przeciwieństwie do dróg niższej kategorii, na zmianę kierunku ruchu bądź opuszczenie drogi w miejscu niewyznaczonym (węzeł drogowy). W przypadku autostrad śledzenie pozycji pojazdów, zwłaszcza lekkich, nieprzystosowanych do przewozu towarów akcyzowych, nie znajduje uzasadnienia. Chyba, że przewiduje się w przyszłości objęcie opłatami od samochodów osobowych dróg niższych kategorii.

Zastanawiające jest również to, że projektodawca już na etapie koncepcyjnym przewiduje wprowadzenie regulacji ustawowej na wypadek niedostępności systemu. Takie zapisy ustawowe nie pojawiały się dotychczas w legislacji dotyczącej poboru opłat na drogach. Powyższe świadczy o świadomości projektodawcy o zawodności systemu geolokalizacyjnego, mimo deklaracji o nowoczesności i efektywności takiego rozwiązania zawartej w uzasadnieniu projektu.

### **II. Uwagi szczegółowe**

Uwagi szczegółowe przekazujemy w przygotowanej przez projektodawcę tabeli.

UWAGI PRACODAWCÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O AUTOSTRADACH PŁATNYCH ORAZ KRAJOWYM FUNDUSZU DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW

Lp.	Zgłaszający Uwagę	Odniesienie do dokumentu (Ustawa / uzasadnienie /OSR)	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Zastrzeżenia, propozycja zapisu
1.	Pracodawcy RP	OSR	Opis sposobu uiszczania opłaty drogowej od samochodów ciężarowych	Jest: „rozliczenie opłaty analogicznie jak to ma miejsce dla pojazdów ciężkich”, powinno być: „rozliczenie opłaty analogicznie jak to będzie miało miejsce dla pojazdów ciężkich”. System satelitarny dla pojazdów ciężkich jeszcze nie funkcjonuje
2.	Pracodawcy RP	OSR	Opis sposobu zakupu biletu autostradowego w kiosku	Brakuje informacji o jaki kiosk chodzi wnioskodawcy. Czy będzie to oddzielny budynek, czy dedykowana kasa w jakimś innym budynku, czy może automat samoobsługowy? Jakie wyposażenie powinien mieć taki kiosk? Jakie są warunki lokalizacji?
3.	Pracodawcy RP	OSR	Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	Zapis „konieczności ponoszenia kosztów wdrożenia i utrzymania systemu videotolling oraz jego integracji z MSPO” do usunięcia – system videotolling nie będzie wdrażany, więc zapis jest bezzasadny
4.	Pracodawcy RP	OSR	Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	Zapis „brak obowiązku zakupu i montażu urządzeń pokładowych przez użytkowników pojazdów lekkich” do usunięcia – obecnie również nie ma konieczności zakupu takich urządzeń
5.	Pracodawcy RP		Opis korzyści wynikających z planowanej koncepcji poboru opłaty za przejazd autostradą	„Otwartość na interoperacyjność możliwość na poziomie krajowym, we współpracy z koncesjonariuszami – objęcia także jednolitym systemem poboru opłat odcinków autostrad koncesyjnych.” Stwierdzenie nieprawdziwe. Koncesjonariusze, którzy już ponieśli wydatki związane z wprowadzeniem nowego sposobu poboru opłat (videotolling) nie będą chętni do poniesienia kolejnych wydatków, by dołączyć do systemu satelitarnego.
6.	Pracodawcy RP	OSR	Opis współpracy z operatorami kart flotowych	Operatorzy kart flotowych to nie jedyne podmioty, które mogłyby świadczyć rolę dostawcy usług poboru opłat (ang. toll service provider). Definicja powinna zostać rozszerzona, by umożliwić otwarcie rynku i lepszą konkurencję
7.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Policja	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urządzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy
8.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Straż Graniczna	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urządzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy
9.	Pracodawcy RP	OSR	Podmioty, na które oddziałuje projekt / Służba Celno-Skarbowa	Brak informacji o wyposażeniu niezbędnym do kontroli wnoszenia opłat/ urządzeń umożliwiających wnoszenie opłat oraz o źródłach finansowania takiego wyposażenia a także o nakładów niezbędnych na przeszkolenie funkcjonariuszy
10.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania	Nowe zadania zawsze generują nowe koszty. Środki przesunięte z budżetu Ministerstwa Infrastruktury (15 mln PLN za drugie półrocze 2020) nie wystarczą nawet na sfinansowanie zatrudnienia pracowników przejętych przez KAS z GITD. Brak środków na sfinansowanie niezbędnych zamówień przetargowych (ok. 662 mln PLN wg budżetów w ogłoszonych do tej pory przetargach przez GITD i KAS)
11.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	„ostateczne koszty zmian w SPOE KAS będą znane po wykonaniu prac.” – wewnętrzna sprzeczność w dokumencie – albo nie będą konieczne dodatkowe wydatki, albo nie znamy całkowitego kosztu
12.	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	Nierealne założenia dot. wysokości prowizji. Zakładane 3% (wyliczenie na podst. obecnych wpływów z MSPO) nie będzie atrakcyjne dla potencjalnych dostawców usługi obsługi użytkowników wykluczonych cyfrowo lub niechących korzystać z elektronicznej formy uiszczania opłaty drogowej

	Pracodawcy RP	OSR	Źródła finansowania/ dodatkowe informacje	Kwota 47,6 mln PLN wpływu miesięcznie z opłaty elektronicznej za pośrednictwem wystawców kart flotowych odnosi się do użytkowników pojazdów ciężkich. Miesięczne wpływy z poboru opłaty drogowej od użytkowników pojazdów lekkich nie powinny przekraczać 25 mln PLN.
14.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ duże przedsiębiorstwa	Stwierdzenie „Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji stawek opłaty elektronicznej nie spowoduje dodatkowych wydatków przedsiębiorstw, bowiem stawki będą waloryzowane o wskaźnik inflacji.” nie jest prawdziwe. Niezależnie od podstawy waloryzacji, wzrost stawek spowoduje wzrost wydatków przedsiębiorstw. Ich przychody nie podlegają waloryzacji.
15.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Pozytywny wpływ rezygnacji z konieczności zwalniania w celu wniesienia opłaty będzie możliwy na istniejących odcinkach państwowych autostrad płatnych dopiero po likwidacji placów i stacji poboru opłat. Przy pozostawieniu nawet niewykorzystanej infrastruktury do poboru opłat, kierowcy i tak będą zmuszeni do zwolnienia podczas przejazdu przez te miejsca.  Z uzasadnienia do projektu ustawy (s. 6) wynika, że infrastruktura zostanie pozostawiona jako kontrolna. Tak więc jak z bezpieczeństwem przejazdu przez lokalizacje placów poboru opłat o czym warto pamiętać mając na uwadze ilość wypadów na nieruchomości MPO Pruszków
16.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe/ rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	„Brak waloryzacji wynagrodzenia inkasentów, przy globalnym wzroście wynagrodzeń w gospodarce, spowodował istotne ograniczenie atrakcyjności tych miejsc pracy, w stosunku do porównywalnych ofert w sektorze usług.”  Brak waloryzacji wynagrodzenia inkasentów jest spowodowany zapewne z winy obecnego operatora systemu jakim jest KAS i jest co najmniej żenujące że o tym pisze wprost Wnioskodawca wniąc samego siebie za umniejszanie rangi zawodu inkasenta w manualnym poborze opłat
17.	Pracodawcy RP	OSR	Wpływ na rynek pracy	„Likwidacja bramek na autostradach spowoduje utratę miejsc pracy osób zatrudnionych w MPO, przede wszystkim inkasentów. Jednak należy mieć na względzie że stopa bezrobocia jest od wielu lat w Polsce na niskim poziomie, więc utrata pracy w MPO nie przyczyni się długotrwale do większego bezrobocia, z racji innych bardziej konkurencyjnych ofert pracy. Wynagrodzenia na A2 i A4 nie są waloryzowane, co oznacza, że w trakcie obowiązywania umowy atrakcyjność tych miejsc pracy, wobec dynamicznego wzrostu plac w gospodarce, uległa istotnemu pogorszeniu.”  Było to pisane obecnie, więc autor z premedytacją mija się z prawdą; teraz bezrobocie rośnie i będzie rosło. Poza tym gdyby rzeczywiście były konkurencyjne oferty pracy dla inkasentów, to zapewne dla idei nie tkwiliby w tych budkach, tylko skorzystali z tych ofert. Widocznie takich ofert nie ma. Zatem w wyniku wprowadzenia tej nowelizacji co najmniej pół tysiąca osób zostanie wyrzuconych na bruk. Te osoby obecnie starannie wykonują swoje obowiązki i dzięki ich pracy Skarb Państw zarabia miliony złotych z poboru opłat. Jeśli ich nie będzie to obecny pobór manualny jest zagrożony i nie będzie oczekiwanych wpływów do Skarbu Państwa prognozowanych do listopada 2021 w poborze opłat manualnych. Czy to chcę Wnioskodawca osiągnąć jako bonus wyrażając niepochlebne opinie o zawodzie inkasenta? Sformułowania obrażające de facto jakiś rodzaj wykonywanej pracy nigdy nie powinno się pojawić ze strony jakiegokolwiek instytucji a tym bardziej ze strony administracji publicznej
18.	Pracodawcy RP	OSR	Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	„Wejście w życie przepisów regulujących zawieranie umów przez Szefa KAS z dostawcami kart flotowych nastąpi w dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na zawarte umowy lub toczące się postępowania o udzielnie zamówienia publicznego.”  KAS jest jednostką zobowiązaną do stosowania PZP. Zatem zawieranie umów z FCI powinno też podlegać procedurze PZP. Czy fakt ten został uwzględniony? Jeżeli tak, to jakie tryby postępowania

				są brane pod uwagę?
19.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Nowy sposób poboru opłaty za przejazd autostradą nie wymaga kosztownego dostosowania infrastruktury drogowej, co również przyczyni się do oszczędności środków publicznych wydatkowanych na jej budowę.”</p> <p>Temu stwierdzeniu przeczy fakt zorganizowania przez GITD/KAS licznych przetargów na dostawy i wdrożenia związane z nowym systemem. Podsumowanie budżetów tych przetargów już teraz daje zawrotną sumę przekraczającą pół miliarda złotych, a to dopiero fragment potrzeb związanych z nowym systemem.</p>
20.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Wykorzystanie jednego systemu teleinformatycznego do poboru opłat drogowych, spójnego z systemem e-usług Ministerstwa Finansów, ułatwi obywatelom wykonywania obowiązków związanych z uiszczaniem opłat za przejazd autostradą i opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd po drogach publicznych.”</p> <p>Stwierdzenie deklaratywne. Brak jakichkolwiek konkretnych na temat integracji systemów w ramach PUESC.</p>
21.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 1	<p>„Wykorzystanie SPOE KAS jest racjonalne biorąc pod uwagę nakłady poniesione na jego budowę.”</p> <p>Nigdzie nie przedstawiono predykcji nakładów, w tym rozliczenia dotychczas poniesionych. Nie zaprezentowano przejrzystego modelu finansowego bilansującego nakłady, koszty obsługi i korzyści dotyczącego całości przedsięwzięcia włącznie z kosztami innymi niż poniesie operator systemu (KAS) tj. koszty Policji, GITD, GDDKIA...</p>
22.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 3	<p>„Wykorzystanie w SPOE KAS technologii pozycjonowania satelitarnego i bezprzewodowej transmisji danych spowoduje także, że opłata za przejazd autostradą będzie naliczana za każdą przejechaną sekcję płatną, nie zaś za odcinek zdefiniowany wjazdem i wyjazdem pojazdu z autostrady”</p> <p>Niezależnie od technologii poboru opłat, opłata będzie pobierana za odcinek – nie ma możliwości innego opuszczenia autostrady, niż za pomocą zjazdu. W ten sposób opłata jest naliczana obecnie.</p>
23.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 3	<p>„Świadczenie usług poboru opłaty oraz utrzymania MSPO będzie realizowane na podstawie przedmiotowych umów do dnia 30 listopada 2021 roku. Po tym terminie, dalsza realizacja usług poboru opłaty za przejazd, tak jak to zostało już przytoczone powyżej, wymagałaby wymiany, modernizacji komponentów MSPO, np. podsystemów, oprogramowania, urządzeń, elementów zaplecza technicznego systemu (back office), elementów infrastruktury lub innych elementów, w tym modernizacji budynków składających się na całość MSPO.”</p> <p>Stwierdzenie nie poparte konkretnymi. Brak np. gruntownej analizy nakładów</p>
24.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 4	<p>„Tym samym, brak szlabanów na pasach poboru opłat wyeliminuje konieczność ich podnoszenia, co z kolei przełoży się na oszczędności w zakresie utraconego przychodu w ramach manualnego systemu poboru opłat.”</p> <p>Stwierdzenie niejasne i nieprawdziwe. Nie wykazano, co powoduje utratę przychodu w systemie manualnym. Chyba, że chodzi o omijanie autostrad płatnych.</p>
25.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	<p>„W przypadku odcinków koncesyjnych odstąpienie od poboru opłat powoduje konieczność zrekomensowania utraconych wpływów przez stronę publiczną.”</p> <p>Sytuacje takie miały miejsce w przypadku koncesyjnego odcinka autostrady A1, gdzie operator otrzymuje wynagrodzenie za dostępność, a przychody trafiają do Skarbu Państwa. Z powyższego stwierdzenia wynika, że SP rekompensował utratę przychodów sam sobie.</p>

	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	<p>„b) na podstawie przekazywanych danych geolokalizacyjnych pojazdu do SPOE KAS i pobranie opłaty analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku pojazdów objętych obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej (tzw. pojazdów ciężkich), z wykorzystaniem nowoczesnych i wygodnych metod płatności (w przypadku wyboru tej metody płatności, użytkownik autostrady będzie zobowiązany do zainstalowania i uruchomienia stosownego urządzenia lub aplikacji).</p> <p>Brak podobnych wdrożeń w innych krajach, stąd wątpliwości co do stopnia akceptacji takiego rozwiązania przez użytkowników. Rodzi ono uzasadnione podejrzenia o inwigilację (dane mają być przechowywane przez 3 lata).</p> <p>Brak informacji o urządzeniu: model, źródło, model dystrybucji (sprzedaż czy wynajem).</p>
27.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 5	<p>„Projektowane zmiany prawne mają umożliwić pobór opłaty za przejazd w sposób powodujący zachowanie przychodów z tytułu opłaty za przejazd autostradą na co najmniej dotychczasowym poziomie. System kontroli poboru opłat będzie zintegrowany z systemami resortu finansów, co zapewni skuteczne egzekwowanie nałożonych kar oraz wykrywanie przez służby kontrolne w terenie pojazdów użytkowników z nieuiszczonymi opłatami lub nieuregulowanymi karami.”</p> <p>Bez informacji o systemie i zasadach detekcji naruszeń stwierdzenie powyższe może mieć charakter jedynie deklaracyjny.</p> <p>W jaki sposób i gdzie ma się odbywać kontrola mobilna na autostradach gdzie nie wolno praktycznie się zatrzymywać poza MOP? Obecnie 100 Mobilnych Jednostek Kontrolnych wykrywa 200 naruszeń miesięcznie. Jedna bramownica kontrolna blisko 5000...</p>
28.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 7	<p>„Nowy sposób poboru opłat za przejazd autostradą dokonywany przez Szefa KAS ze względu na rezygnację z manualnego poboru tej opłaty, nie będzie wymagał zmian w infrastrukturze drogowej, w szczególności budowy placów na potrzeby miejsc poboru opłat, zatem norma nakazująca dostosowanie drogi nie mogłaby być zastosowana.”</p> <p>Objęcie drogi opłatami wymaga zmiany infrastruktury. Kontrola prawidłowości wnoszenia opłat wymaga infrastruktury kontrolnej. Należy dokładnie policzyć i uwzględnić także koszty zmiany organizacji ruchu i likwidacji placów poboru opłat, które będą w gestii GDDKIA.</p>
29.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 8	<p>„Sytuacja wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłaty na wszystkich autostradach w Polsce, nie ograniczającego przepustowości, będzie korzystna dla obywateli. Należy zauważyć, że to właśnie na odcinkach koncesyjnych wstępują najbardziej uciążliwe kroki dla obywateli np. na autostradzie A1, szczególnie uczęszczanej w okresie wakacji.”</p> <p>Koncesjonariusze, którzy już ponieśli wydatki związane z wprowadzeniem nowego sposobu poboru opłat (videotolling) nie będą chętni do poniesienia kolejnych wydatków, by dołączyć do systemu satelitarnego. Dotyczy to zwłaszcza odcinków autostrady, gdzie operator otrzymuje opłatę za dostępność.</p>
30.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 8	<p>„W związku z tym wprowadza się podstawę prawną dla Szefa KAS do poboru opłaty za przejazd autostradą, również na odcinkach koncesyjnych.”</p> <p>Wymagałoby to renegocjacji umów koncesyjnych. Wprowadzenie mało prawdopodobne ze względu choćby na zobowiązania finansowe koncesjonariuszy wobec banków kredytujących ich inwestycje.</p>
31.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 9	<p>„Fakt ponoszenia wydatków związanych z poborem opłaty za przejazd przez Szefa KAS musi zostać uwzględniony i obciążać koncesjonariusza w celu uniknięcia sytuacji przerzucenia kosztów na stronę publiczną, z korzyścią dla koncesjonariusza.”</p> <p>Stwierdzenie zasadne wyłącznie w przypadku tzw. starych umów koncesyjnych, gdzie pobierana opłata jest dochodem koncesjonariusza. Nie ma zastosowania w przypadku modelu koncesyjnego z</p>

				opłatą za dostępność.
32.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 10	<p>„Ze względu na okoliczność, że wydatki na budowę i wdrożenie mogą mieć charakter jednorazowy, zasadne jest uwzględnienie amortyzacji oraz faktu, że może nie być możliwe ich przypisanie do konkretnego odcinka drogi, z tego względu należy je uwzględnić proporcjonalnie np. zakup serwerów”</p> <p>Koszt zakupu serwerów nie może być wykładnikiem kosztu budowy całego systemu. Przejrzystość kosztów powinna być kluczem w podejmowaniu decyzji o akceptacji nowych zasad prawnych. Jeśli więc system dla poboru opłat obsługujący ok 1,5 mln użytkowników wymaga odpowiedniej ilości elementów infrastruktury IT (serwery, bazy danych...), to nowy system dla pojazdów lekkich, budowany rzekomo w oparciu o system dla poboru opłat dla pojazdów ciężkich, wymaga dla obsługi 20 mln użytkowników pojazdów lekkich dedykowanej infrastruktury IT (ponad to, co wykorzystuje system dla pojazdów ciężkich), tj. odpowiedniej mocy obliczeniowej - serwerów i odpowiedniej pamięci... Takie nakłady powinny być jasno wykazane w analizie kosztów tego nowego systemu.</p>
33.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 11	<p>„W ramach projektowanych zmian, obowiązkiem wniesienia opłaty za przejazd autostradą, pobieranej przez Szefa KAS zostali obciążeni właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu,”</p> <p>Kto ma więc płacić? Wszyscy? Jak będzie to rozstrzygane? Co w przypadku, gdy w jednym pojeździe będzie działała aplikacja u kierowcy i pasażerów, włączona przypadkowo? Czy w takiej sytuacji zapłaci każdy osobno za przejazd? System nowobudowany powinien zabezpieczać przed takimi przypadkami i jego użytkownicy w przypadku stosowania aplikacji mobilnej powinni mieć pewność takich zabezpieczeń przed niesłusznym pobieraniem nadmiarowych opłat.</p>
34.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 11	<p>„W czasie podróży autostradą, w przypadku zmiany planu podróży, będzie istniała możliwość zakupu dodatkowego biletu, np. w MOP, na stacji benzynowej, przez aplikację lub w innym dedykowanym do tego celu miejscu.”</p> <p>Czy przewidziana jest sytuacja odwrotna, czyli zwrot opłaty za nieprzejechany odcinek? Z tego co powszechnie wiadomo Państwo nie powinno pobierać nienależnych danin od obywatela RP. Także obecnie w poborze opłat drogowych istnieje wymóg niepobierania opłat nienależnych tj. za odcinki które nie zostały przejechane drogami płatnymi przez użytkownika. Należy więc stworzyć system który nie narusza zasad państwo – obywatel w zakresie nienależnych opłat, a nie obciążać nadmiarowo użytkowników dróg płatnych.</p>
35.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 12	<p>„Projektowane przepisy zawierają zamknięty katalog informacji, które będą zawarte na bilecie autostradowym, są to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) numer rejestracyjny pojazdu;</li> <li>2) kraj rejestracji pojazdu, jeżeli jest inny niż Polska;</li> <li>3) kategorię pojazdu;</li> <li>4) datę i godzinę początku okresu ważności oraz datę i godzinę końca tego okresu;</li> <li>5) wskazanie autostrady lub jej odcinka, za który została pobrana opłata;</li> <li>6) kwotę opłaty za przejazd autostradą;</li> <li>7) liczbę osi pojazdu – w przypadku zróżnicowania stawki opłaty za przejazd autostradą ze względu na liczbę osi;</li> <li>8) unikalny identyfikator.” <p>Czy pod nazwą „kategoria pojazdu” wnioskodawca ustawy rozumie rozróżnienie między pojazdem lekkim a motocyklem?</p> <p>Czego dotyczy punkt 7? Czy chodzi o pojazd lekki z przyczepą?</p> </li></ol>
36.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 13	„Podstawowym celem przepisów dotyczących ustalenia sposobu sprzedaży biletów jest zapewnienie

				<p>użytkownikom pojazdów lekkich tak szeroki możliwości zakupu biletu autostradowego, nie tylko w nowoczesnych kanałach dystrybucji online, np. w serwisie internetowym, w terminalach samoobsługowych i w aplikacji mobilnej: własnej i dostarczanej przez partnerów zewnętrznych, lecz również w formie wydrukowanego biletu na stacji paliw czy w kiosku, zagwarantuje możliwość uiszczenia opłaty również osobom nie korzystającym z rozwiązań cyfrowych.”</p> <p>Czy przeprowadzono szacunki dotyczące liczby takich placówek, nakładów na ich utworzenie i kosztów utrzymania?</p>
37.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 13	<p>„Stawka prowizji zostanie określona w akcie wykonawczym, przy czym ustawa określa, że stawka prowizji jaką mogą pobierać przedsiębiorcy w ramach świadczenia usługi dystrybucji i sprzedaży biletów nie może przekroczyć 3% kwoty opłaty za przejazd autostradą wskazanej na bilecie.”</p> <p>Koszty, jakie musiałby ponieść taki przedsiębiorca to inwestycja w oddzielne stanowisko i koszty obsługi. Wg obecnych stawek to 3-5 tys. zł/miesiąc (sprzęt dostarczony i utrzymywany przez operatora). By taki model był opłacalny, jeden punkt musiałby sprzedać 10.000 - 17.000 biletów na pełny odcinek A2 miesięcznie. Nierealne!!</p> <p>Kto i w jakim zakresie odpowiada za wyposażenie sieci dystrybucji w sprzęt, oprogramowanie, łączność, zaplecze techniczne, wszelkie inne rozwiązania techniczne?</p>
38.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 14	<p>„Warunkiem zawarcia przez Szefa KAS umowy na sprzedaż biletów będzie spełnienie łącznie dwóch warunków wskazanych w przepisach. Pierwszym warunkiem niezbędnym do zawarcia umowy jest przejście przez przedsiębiorcę z wynikiem pozytywnym testów integracyjnych swojego systemu teleinformatycznego z SPOE KAS. Szczegóły w zakresie integracji będą przedmiotem wzajemnych ustaleń pomiędzy zainteresowanym przedsiębiorcą, a Szefem KAS. Drugim warunkiem dopuszczalności zawarcia umowy z danym przedsiębiorcą jest złożenie przez zainteresowanego przedsiębiorcę zabezpieczenia w wysokości planowanej sprzedaży biletów w uzgodnionym okresie rozliczeniowym. Każdy, kto je spełni będzie mógł zawrzeć umowę na sprzedaż biletów bez konieczności przechodzenia dodatkowego postępowania.”</p> <p>Czy umowy na sprzedaż biletów będą zawierane w trybach określonych w PZP? KAS jest przecież zobligowany do stosowania PZP. Czy nie należałoby raczej wprowadzić zunifikowanego rozwiązania dla wszystkich chętnych?</p> <p>Czy zapis oznacza przeniesienie kosztu budowy punktu dystrybucji, wdrożenia, testów i integracji na przedsiębiorcę?</p>
39.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 16	<p>„Zakupiony bilet autostradowy będzie mógł być zwrócony wyłącznie przed deklarowaną datą i godziną rozpoczęcia podróży. Taki przepis powoduje brak konieczności mechanizmu „kasowania biletu”, co stanowiłoby utrudnienie dla obywateli, a dla administracji oznaczałoby konieczność budowy rozbudowanej i kosztownej infrastruktury kontrolnej o prawie 100% skuteczności.”</p> <p>Jakaś forma „kasowania” będzie jednak musiała istnieć (nawet wirtualnie), inaczej byłby możliwy wielokrotny przejazd na tym samym bilecie.</p> <p>Infrastruktura kontrolna o niemal 100% skuteczności istnieje już na obecnych państwowych autostradach płatnych – to infrastruktura placów i stacji poboru opłat.</p>
40.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 16	<p>„Dane zawarte na biletach będą przechowywane nie krócej niż 12 i nie dłużej niż 36 miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym nastąpił upływ okresu ważności biletu autostradowego.”</p> <p>Dlaczego przewidziany jest tak długi okres przechowywania danych? Czy nie powinny być przechowywane jedynie dane dotyczące nieopłaconych przejazdów?</p>
41.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Przyjęta konstrukcja prawna wnoszenia opłaty za przejazd autostradą w oparciu o naliczenie opłaty za przejechany odcinek powoduje, że możliwe jest rozliczenie opłaty za przejazd autostradą w</p>

				<p>analogiczny sposób, jak opłaty elektronicznej.”</p> <p>Prawda, pod warunkiem wprowadzenia procedury zwrotu środków za opłacony a nieprzejechany odcinek. Niedopracowany system zwrotów biletów za przejazd tego niestety nie potwierdza. Widać w tej decyzji brak troski o klienta i obywatela, jakim jest użytkownik drogi płatnej. Jeżeli system jest solidny i skuteczny, obywatel powinien mieć nielimitowany czas na wykorzystanie biletu na przejazd, a nie być zmuszonym do marnowania czasu i kosztów w przypadku jakiegokolwiek zmiany warunków lub trasy przejazdu poprzez ograniczenie ważności biletu jedynie do 48h. Wnioskodawca zapomniał o budowaniu relacji sprzedawca - klient i postępuje w tym zakresie zgodnie z zasadami z czasów PRL, ignorując kompletnie wygodę użytkownika systemu poboru opłat.</p>
42.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Oznacza to, że użytkownik drogi będzie mógł, poza zakupem biletu autostradowego, zarejestrować się w systemie SPOE KAS i wносить opłatę w oparciu o dane geolokalizacyjne przekazane z jednego z trzech typów urządzeń – smartphone, urządzenie montowane w pojeździe lub ZSL.”</p> <p>Czy wnioskodawca przewiduje model wynajmu urządzenia pokładowego? Koszt zakupu OBU obciąża użytkownika, podobnie jak ZSL z opłatą za usługę.</p>
43.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Informacja o odcinkach autostrad, na których pobierana jest opłata za przejazd przez Szefa KAS, wraz ze wskazaniem tych odcinków, będzie zamieszczana na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych.”</p> <p>Co z obowiązkiem właściwego oznakowania odcinków płatnych? Państwo nie może zastawiać pułapki na obywatela, ani tym bardziej na zagranicznego kierowcę.</p>
44.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 17	<p>„Art. 37c</p> <p>Zmiana zwarta w tym przepisie jest konsekwencją przyjętego rozwiązania umożliwiającego pobór przez Szefa KAS opłat za przejazd autostradą na odcinkach koncesyjnych. W przypadku przejścia poboru opłaty za przejazd autostradą na tych odcinkach środki z pobranej opłaty Szef KAS będzie przekazywał na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.”</p> <p>Zapis zakłada właściwie możliwość zerwania umów koncesyjnych. Nie odbyłoby się to bez konieczności wypłaty odszkodowań dla koncesjonariuszy.</p>
45.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 18	<p>„Dlatego też udrażniając to „wąskie gardło” proponuje się, by za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą pobieraną przez Szefa KAS, odpowiednio od właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który przemieszczał się autostradą płatną pobierana będzie opłata dodatkowa w wysokości 500 zł.”</p> <p>Proponowana kara jest niewspółmiernie wysoka w stosunku do wykroczenia (maksymalna opłata drogowa wg obecnych stawek to 16 zł)</p>
46.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 19	<p>„Z punktu widzenia poborczy opłaty zasadne jest ograniczenie ilości naruszeń wymagających obsługi, dzięki umożliwieniu dopełnienia naruszonego obowiązku. Przepis ten nie znajduje zastosowania w przypadku kontroli prowadzonej na drodze. Takie rozwiązanie jest zasadne biorąc pod uwagę, że część naruszeń może być wykryta wyłącznie w ten sposób i w takim przypadku kierujący nie będzie zainteresowany dopełnieniem swoich obowiązków.”</p> <p>Obecnie znacznie wyższą skuteczność wykazuje kontrola stacjonarna niż mobilna (ok. 200 naruszeń miesięcznie wykrywanych przez mobilne jednostki kontrolne vs. ok 4700 raportowanych przez infrastrukturę kontrolną). Kontrola mobilna w obecnym kształcie jest nieskuteczna. W przypadku autostrad dodatkowym utrudnieniem jest konieczność prowadzenia kontroli w bezpiecznym miejscu, a więc wyłącznie na MOP lub miejscach bezpiecznych do tego dedykowanych.</p>
47.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 20	<p>„Z uwagi na publicznoprawny charakter opłaty za przejazd autostradą do egzekucji należności</p>

				zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. 1427 i 1492)."  Czy w przypadku przejęcia przez KAS poboru opłat na autostradach koncesyjnych, opłata również będzie miała charakter publicznoprawny?
48.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 21	„określono termin przedawnienia dochodzenia zaległej opłaty dodatkowej i będzie ten okres upływał po 5 latach, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłata dodatkowa powinna zostać wniesiona.”  Czy nie można zastosować okresu przedawnienia na podstawie już istniejących przepisów, na przykład k.p.a.? Proponowany okres wydaje się zbyt długi.
49.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 22	„Stąd w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli prawidłowości wniesienia opłaty za przejazd autostradą, że właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu nie uiszczył opłaty dodatkowej za poprzednie przejazdy po autostradach, pojazd który jest jego własnością, może zostać zatrzymany do czasu uiszczenia tej opłaty. Taka sytuacja może mieć miejsce tylko w przypadku gdy ten właściciel, posiadacz albo użytkownik ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa (art. 37gg ust. 1).”  Skąd wiadomo, że to ta sama osoba? Co z wypożyczonymi pojazdami? Zgodność z przepisami wewnętrznymi? Polska nie jest związana umowami lub porozumieniami o współpracy we wzajemnym dochodzeniu tej opłaty bądź możliwość jej egzekucji z żadnym państwem.
50.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 22	„Ponieważ opłata za przejazd autostradą płatną jest świadczeniem publicznym przez wszystkich korzystających z autostrad, ponoszonym w celu budowy i utrzymania dróg krajowych, w tym autostrad, zatem winna być uiszczana przez wszystkich, a korzystający z tych autostrad, którzy uporczywie i wielokrotnie unikają jej płacenia, naruszają art. 84 Konstytucji RP. Stąd też konieczne jest wyposażenie Szefa KAS w skuteczne narzędzia oddziaływania prewencyjnego.”  Jak ma się zapis o świadczeniu publicznym do opłat ewentualnie pobieranych przez KAS na odcinkach koncesyjnych? Jak rozumieć powoływanie się na Konstytucję RP w przypadku obcokrajowców, którym zabierze się pojazd?
51.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 23	„O ile opłatę dodatkową uiszcza odpowiednio właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, to w przypadku ujawnienia nieuiszczenia opłaty za przejazd autostradą w toku kontroli na drodze kara grzywny w wysokości 500 zł nakładana jest na kierującego.”  Jeżeli nie działa urządzenie np. w wypożyczonym pojeździe to dlaczego kierowca ma być karany?
52.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 25	„Należy podkreślić, że zmiana nie wpływa na zakres wydatków realizowanych ze środków Funduszu i nie będzie prowadziła do finansowania kosztów osobowych we wskazanych w katalogu podmiotach.”  Skąd wobec tego będą finansowane koszty osobowe np. czynności kontrolnych?
53.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 26	„Zadania w zakresie administrowania i rozwijania infrastruktury teleinformatycznej resortu finansów realizowane są przez państwową jednostkę budżetową – Centrum Informatyki Resortu Finansów. Zasady wydatkowania środków Funduszu są uregulowane w ustawie, z tego względu zachodzi konieczności doprecyzowania, że zadania informatyczne dotyczące Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być realizowane przez Centrum Informatyki Resortu Finansów.”  Czy CIRF będzie miało możliwość podzlecania swoich zadań? Jeśli tak, to na jakich zasadach?
54.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 26	„Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że usunięciu podlega wyłącznie informacja o określeniu

				<p>dopuszczalnej masy całkowitej i poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO) pojazdu."</p> <p>Czy przez to należy rozumieć, że wnioskodawca zamierza wprowadzić zróżnicowanie stawek ze względu na normy emisji spalin? Jeśli nie, informacja o klasie EURO jest zbędna, gdyż stanowi jedynie utrudnienie dla użytkownika w procesie rejestracji. Czy dane o pojeździe nie mogą być zaciągane automatycznie, np. z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców?</p>
55.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 27	<p>„Ze względu na zmiany w sposobie poboru opłaty elektronicznej wprowadzone ustawą z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020 poz. 1087), w szczególności przesądzenie, że SPOE KAS jest systemem teleinformatycznym administracji publicznej oraz wprowadzenie rejestru uiszczających opłatę elektroniczną konieczne jest określenie zasad świadczenia tego typu usług w przepisach ustawowych.”</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że Krajowy System Poboru Opłat od początku jest systemem teleinformatycznym administracji publicznej (był własnością GDDKiA). Czy administracja rządowa KAS nie ma takiej świadomości, czy też podkreśla jedynie taki fakt w celach propagandowych swojego nowego rozwiązania?</p>
56.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 28	<p>„Projektowana ustawa określa wymagane elementy umowy, które zostaną jednolicie określone dla każdego podmiotu przystępującego do jej zawarcia. Zapewnienie określenia istotnych warunków zawieranej umowy zagwarantuje równość i przejrzystość współpracy pomiędzy stroną publiczną i prywatną oraz służy zabezpieczeniu interesu Skarbu Państwa.”</p> <p>Kto odpowiada za zainstalowanie OBU/ ZLS? Czy może być ustalona odpłatność za korzystanie z OBU/ZSL? Czy OBU/ ZSL łączy się z systemem KAS? Czy musi być indywidualnie przetestowane zanim dojdzie do jego rejestracji? Kto będzie ponosił koszty testowania/ certyfikacji OBU/ ZLS?</p>
57.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 30	<p>„Awaryjny sposób poboru opłaty będzie się opierał na jednorazowych biletach na odcinek drogi objęty obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej. Zależnie od okoliczności taki bilet mógłby być dystrybuowany w formie papierowej lub elektronicznej.”</p> <p>Co w przypadku niedostępności systemu awaryjnego? Z tego co publicznie wiadomo to obecny system oparty o technologię DSRC w ciągu 10 lat nie zawiódł. Skąd obawa że system satelitarny będzie wymagał systemu awaryjnego? Czy nie jest to wynik pełnej świadomości Wnioskodawcy, że systemy geolokalizacyjne w skali użytkownika jak i nieprzyjaznych ingerencji państw i organizacji trzecich można zakłócać i przez to nie jest to de facto system podobnej klasy bezpieczeństwa, jak istniejący obecnie?</p>
58.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 31	<p>„3. Zmiana w ustawie z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji</p> <p>W projektowanym art. 37gd ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278 i 1087) do kontroli prawidłowości wnoszenia opłat za przejazd autostradą, którą to opłatę pobierać będzie Szef KAS, w tym kontroli użycia urządzenia przekazującego dane niezbędne dla prawidłowego poboru opłaty uprawnieni będą również funkcjonariusze Policji przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań, stąd potrzeba dodania w art. 1 nowego ust. 5 w ustawie o Policji.”</p> <p>Umocowanie Policji do kontroli prawidłowości wnoszenia opłaty drogowej oznacza konieczność znacznego i kosztownego doposażenia pojazdów Policji oraz przeszkolenia funkcjonariuszy. Czy są przewidziane na to środki, a jeśli tak – jak to się ma do informacji o braku wpływu ustawy na budżet KAS?</p>
59.	Pracodawcy RP	Uzasadnienie	Strona 34	<p>„Zgodnie z art. 13 projektowanej ustawy uiszczenie opłaty za przejazd autostradą w sposób przewidziany dla opłaty elektronicznej na podstawie danych geolokalizacyjnych przekazanych z urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,</p>

				<p>możliwe będzie od daty wskazanej w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 4, ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w obwieszczeniu datę uruchomienia Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS i tym samym technicznego wykonania czynności niezbędnych do uiszczenia opłat drogowych zgodnie z przepisami.”</p> <p>Czy oznacza to wprowadzenie nowego systemu poboru opłat nie później niż 1.07.2021? Co w przypadku opóźnienia?</p>
60.	Pracodawcy RP	Ustawa	Strona 12, Punkt 5) c	<p>„13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985”</p> <p>Nie ma takiego punktu</p>
61.	Pracodawcy RP	Ustawa	Strona 18	<p>„Art. 14. 1. W latach 2021-2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa na realizację zadania poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szef KAS, na autostradach lub ich odcinkach, wskazanych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, obowiązujących w dniu wejścia w niniejszej ustawy życie, z wyłączeniem autostrad lub ich odcinków eksploatowanych w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy przez spółki, o których mowa w art. 1a ustawy zmienianej w art. 1, wynosi dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych 113,6 mln zł, z tego w:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 2021 r. – 10 399 377 zł;</li> <li>2) 2022 r. – 11 450 460 zł;</li> <li>3) 2023 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>4) 2024 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>5) 2025 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>6) 2026 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>7) 2027 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>8) 2028 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>9) 2029 r. – 11 467 838 zł;</li> <li>10) 2030 r. – 11 467 838 zł.”</li> </ol> <p>Brak jest informacji, w jaki sposób zostały te sumy wyliczone i jakie koszty poniesie Skarb Państwa i inne instytucje poza KAS (GITD, GDDKiA, Policja...). Brak analizy kosztów rozwiązań alternatywnych i rzeczywistych kryteriów wyboru proponowanego rozwiązania technicznego.</p>