

IX kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

**Komisja  
Infrastruktury**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW  
TRANSPORTU DROGOWEGO,  
DROGOWNICTWA, BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO I POCZTY  
(NR 2)  
z dnia 17 września 2021 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji Infrastruktury

### – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty (nr 2)

17 września 2021 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Króla (PiS)**, zrealizowała następujący porządek dzienny:

### – informacja Ministra Finansów na temat wdrożenia i dotychczasowego funkcjonowania nowego systemu poboru opłat e-TOLL.

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Rzeczkowska** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, szef Krajowej Administracji Skarbowej wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Nowacki** zastępca generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Sebastian Pietkiewicz** zastępca dyrektora Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej wraz ze współpracownikami, **Gerard Skowroński** przedstawiciel Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

#### Przewodniczący poseł **Piotr Król (PiS)**:

Szanowni państwo, minęła godzina 10.00, więc zaczniemy posiedzenie podkomisji. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej ds. transportu drogowego, drogownictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego i poczty Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki, witam panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości na czele z panią minister Magdaleną Rzeczkowską sekretarzem stanu i jednocześnie szefem KAS, i to grono, które pani minister z Ministerstwa Finansów towarzyszy. Jesteśmy bardzo zobowiązani, że jest pani osobiście i są pani współpracownicy, ponieważ nie tylko do mnie, ale do wielu członków komisji napływało wiele pytań w związku z wdrożeniem tego nowego systemu, więc cieszymy się, że możemy o tym dzisiaj porozmawiać. Witam też przedstawicieli środowiska, które jest dumą polskiej gospodarki. Dzisiaj jest z nami pan prezes Jan Buczek – Prezes ZMPD. Jest też z nami pan Gerard Skowroński. Na liście zaproszonych gości są też przedstawiciele innych organizacji. Mam nadzieję, że jeszcze do nas dotrą.

Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja Ministra Finansów na temat wdrożenia i dotychczasowego funkcjonowania nowego systemu poboru opłat e-TOLL. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego, stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Szanowni państwo, pozwolę sobie na dwa słowa wprowadzenia, skąd ta kwestia, że dzisiaj się spotykamy i dlaczego zależało nam na tym, żeby była pani minister i przedstawiciele Ministerstwa Finansów. Otóż, nie tylko do mnie, ale do wielu członków Komisji Infrastruktury i członków naszej podkomisji sływało wiele pytań, wiele wątpliwości

ze strony i przewoźników, ale też licznych organizacji, które przewoźników zrzeszają, w związku z wdrożeniem nowego systemu elektronicznego poboru opłat.

Jedną z głównych rzeczy, o których myślę, że na początku warto powiedzieć, jest kwestia tego, kiedy ten nowy system tak naprawdę w całości zastąpi system dotychczasowy, ale też kwestia tego, że jak mówi polskie przysłowie „diabeł tkwi w szczegółach”. Otóż gros przewoźników podnosi kwestie dotyczące zastąpienia systemu starego, który dla przewoźnika w dużej mierze opierał się na zakupie jednego urządzenia, które odpowiadało za system poboru opłat. W nowym systemie tych aplikacji i tych urządzeń jest więcej, więc to jest pierwszy dylemat.

Jest też druga kwestia podnoszona przez przewoźników. To jest kwestia odpowiedzialności za ewentualne błędy czy nieścisłości, jakie na początku wdrożenia nowego systemu i aplikacji i te nowe urządzenia mogą powodować. Tym bardziej, że część producentów czy dostawców tego sprzętu przekazuje informacje przewoźnikom, iż odpowiedzialność będzie spadała na nich.

Druga kwestia to jest kwestia, o której Ministerstwo Finansów zapewne wie, ale dotychczas nie była specjalnie istotna, choć ona niezwykle rzutuje na to, co się na tym rynku dzieje. Jest to kwestia dostępności kierowców zawodowych. Prawda jest taka, że ze względu na to, że nasze firmy przewozowe osiągnęły znaczącą pozycję na rynku europejskim a my w pewnym momencie przestaliśmy szkolić taką liczbę kierowców zawodowych, jaką rynek potrzebuje. W efekcie mamy tych kierowców za mało i gros przewoźników wspiera się kierowcami z zagranicy. Stąd obawa, wątpliwość, że przy ewentualnym wdrażaniu tego systemu, poznawaniu tego systemu, pojawią się błędy chociażby w komunikacji – bo przecież nie jest tak, że każdy kierowca, który przyjedzie z Ukrainy albo z Białorusi od razu perfekcyjnie zna język polski – i te konsekwencje też ewentualnie mogą spaść na przewoźnika.

Krótko mówiąc, wszystko to powinno na wstępie tego spotkania wybrzmieć. Branża transportowa to jest branża, w której niezwykle dużo codziennie się dzieje, bo to są kwestie szukania nowych ładunków, przewożenia ładunków, ale też różnego rodzaju sytuacji, które na drodze występują. Zatem, wszystkim nam powinno zależeć, żeby wdrożenie tego systemu, a jednocześnie płynność działania tego nowego systemu, poszła jak najlepiej.

Tyle tytułem wstępu, jeżeli pani minister pozwoli, bo czułem się zobowiązany do tego, aby te pierwsze kwestie przekazać osobiście i o to byłem proszony. Wiem, że pani minister jest „uzbrojona” w prezentację. Oddam pani minister głos i proponuję, żebyśmy obejrzeni i wysłuchali tej prezentacji, wysłuchali pani minister i potem przejdziemy już do dyskusji nad tym systemem tak, żeby środowisko transportowe po tym naszym posiedzeniu też mogło być troszeczkę spokojniejsze. Taki jest główny nasz cel.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego i proszę panią minister o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Dziękuję bardzo.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, szef Krajowej Administracji Skarbowej  
Magdalena Rzeczkowska:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie, szanowni goście. Rzeczywiście uzbroiłam się w prezentację, bo myślę, że będzie to bardziej przystępny przekaz niż moja wypowiedź ustna. Mam nadzieję, że sobie poradzę z tą techniką.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Pani minister, jedyne o co się uśmiechnę z technicznych względów, troszeczkę bliżej mikrofonu. Umawiamy się w ten sposób, że osoby, które zabierają głos, mogą zdjąć maseczkę, żebyśmy wszyscy dobrze słyszeli.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Teraz mam nadzieję, że będzie lepiej. Zatem, system poboru opłaty elektronicznej KAS. Dla przypomnienia tylko powiem, że obecnie siatka dróg płatnych w Polsce to około 3660 km w podziale na drogi klasy A, S i DK.

Zacznę od głównych założeń systemu. Nowy system e-TOLL wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego, czyli jest to technologia GNSS w przeciwieństwie do systemu viaTOLL, który oparty jest na technologii radiowej, technologii DSRC. System e-TOLL, system poboru opłaty elektronicznej KAS, to system otwarty. W systemie

viaTOLL mieliśmy jeden rodzaj urządzenia, który służył i służy jeszcze do przekazywania fal radiowych do systemu i w celu wymiaru poboru opłaty drogowej. Natomiast tutaj mamy różne metody przekazywania sygnału GPS do systemu e-TOLL. Są to zarówno zintegrowane systemy logistyczne, są to takie typowe można powiedzieć urządzenia pokładowe, takie pudełkowe urządzenia. Jest to też aplikacja mobilna e-TOLL PL. Oprócz tych czystych form: ZSL czy OBU, również występują takie formy hybrydowe łączące dwa rodzaje tych urządzeń. Ja jeszcze o tych urządzeniach dalej w prezentacji będę więcej mówiła.

Istotne dla użytkowników, przewoźników, którzy korzystają z systemu SENT, jest to, że aplikacja mobilna łączy obie funkcje, zarówno obsługuje system e-TOLL jak i system SENT. System jest systemem otwartym i integruje wszystkie usługi Ministerstwa Finansów. Co jest ważne dla podatników i przewoźników, to dostęp do indywidualnego konta klienta. Do systemu e-TOLL jest możliwy przez „e-Urząd Skarbowy” i zalogowanie do tego systemu jest też możliwe przez te opcje uwierzytelniania, które na „e-Urzędzie Skarbowym” są dostępne, czyli profil zaufany, mObywatel, oczywiście login i hasło również, które tam są dostępne. Dla tych przewoźników, przede wszystkim zagranicznych, którzy nie korzystają z profilu zaufanego, mObywatela czy dedykowanego dla urzędu skarbowego loginu i hasła, jest możliwość zalogowania się, założenia konta przez stronę [www.etoll.gov.pl](http://www.etoll.gov.pl).

Co ważne, system wykorzystuje też dane z innych rejestrów państwowych, czyli jest interoperacyjny można powiedzieć. Chodzi o Centralny Rejestr Danych Podatkowych, Centralną Ewidencję Pojazdów. Dzięki temu dane nie muszą być podawane ręcznie do systemu, ale są zaciągane z tych rejestrów państwowych.

Głównym założeniem w systemie jest pełna obsługa online, czyli jest to pełna e-usługa. Rejestracja jest w formie elektronicznej bez konieczności podpisywania dodatkowych umów papierowych czy takich formalności, jakie miały miejsce w systemie viaTOLL. Oczywiście dla tych przewoźników, dla tych osób zainteresowanych, które niekoniecznie chcą samodzielnie online dokonywać rejestracji, dostępna jest pomoc w miejscach obsługi klienta, gdzie takie konto pracownik pomaga założyć, skonfigurować.

System e-TOLL to jeden system, który ma zastosowanie zarówno dla pojazdów ciężkich jak i pojazdów lekkich. Docelowo zakładana jest już w przepisach (od 1 grudnia tego roku) likwidacja manualnego systemu poboru opłat na odcinkach państwowych autostrad A2 Konin – Stryków i A4 Wrocław – Sośnica. Ta filozofia systemu, czyli oparcie się o geopozycjonowanie satelitarne, oznacza brak konieczności budowy bramownic naliczających, czyli tej infrastruktury, która była stricte związana z systemem viaTOLL. To też oznacza elastyczność systemu i możliwość elastycznego podejścia do zmian w zakresie sieci dróg płatnych, co też ma istotne znaczenie. I wreszcie interoperacyjność systemu również na poziomie europejskim, to jest możliwość integracji z europejską usługą poboru opłat, usługą EETS. Takiej możliwości system dotychczasowy nie dawał.

Krótki poglądowy rzut na architekturę systemu. Ona jest taką architekturą SOA, współpracujących ze sobą modułów komponentów i zarówno zewnętrznych jak i wewnątrz samego systemu. Oczywiście zewnętrzne źródła danych dla systemu to są urządzenia, które przekazują sygnał GPS. One poprzez interfejs komunikacyjny przekazywane są do modułu przetwarzania danych strumieniowych. W systemie mamy poszczególne moduły związane i z kontrolą trasy, czyli ewidencjonowaniem trasy przejazdu i naliczaniem opłat. Mamy też integracje z rejestrami państwowymi, co zapewnia nam automatyczne pozyskiwanie danych właśnie dla celów obsługi konta klienta. Mamy również komunikację w systemie z operatorem płatności, z operatorami flotowymi i operatorami telekomunikacyjnymi. Mamy też moduły wewnętrzne służące do realizacji procesów kontrolnych, analitycznych i rozliczeniowych w systemie.

Kilka liczb na temat systemu. Jest to ogromne przedsięwzięcie. Wytworzonych zostało około 2 mln linii kodu w ramach projektu (400 osób w zespole projektowym). System jest przygotowany i był też testowany przed uruchomieniem na obsługę 14 mln dziennych zdarzeń billingowych w systemie, czyli tych rozliczeniowych procesów, jak również na obsługę 2,4 TB dziennie danych, które spodziewamy się, że będą przetwarzane przy pełnym jego funkcjonowaniu.

Co zrobiliśmy, co funkcjonuje do dziś, czyli osiągnięte kamienie milowe w projekcie. Wszystkie te zdarzenia to jest oczywiście ten rok. Otóż, 4 maja została uruchomiona strona [www.etoll.gov.pl](http://www.etoll.gov.pl), gdzie znajdują się wszystkie podstawowe, a nawet szczegółowe informacje dotyczące systemu. Na tej stronie [www.etoll.gov.pl](http://www.etoll.gov.pl) zamieszczone są filmy instruktarzowe dotyczące zakładania i korzystania z aplikacji. Jest dostępna lista operatorów, dostawców urządzeń, którzy uzyskali certyfikację Krajowej Administracji Skarbowej, którzy są już zintegrowani z systemem i są przez nas sprawdzeni zgodnie z założonymi procedurami i mogą dystrybuować urządzenia. I ta informacja o tych dostawcach to najważniejszy punkt tej strony. Są też pytania i odpowiedzi. Staramy się ją na bieżąco aktualizować, żeby na kwestie, które się pojawiają, które są nam zgłaszane, były dostępne wyjaśnienia i odpowiedzi.

Całodobowe Telefoniczne Centrum Obsługi Klienta 24 maja uruchomiliśmy. To jest też punkt telefoniczny, gdzie można uzyskać wszelkie informacje dotyczące systemu.

25 maja – to bardzo ważny punkt – wystartowała rejestracja do systemu. Od 25 maja wszyscy przewoźnicy mieli możliwość rejestrować się w systemie bez konieczności jeszcze posiadania urządzenia przekazującego sygnał do systemu. Dlatego, że rejestracja w koncie tym podstawowym jest skonstruowana w taki sposób, żeby można było w dowolnym momencie się zarejestrować, a dopiero później do konta dopinać odpowiednio pojazdy i urządzenia, którymi będzie realizowany przejazd, a przede wszystkim urządzenia do pojazdów.

Co jest też może ważne, system jest tak skonstruowany, że w przypadku urządzeń przenośnych, czyli aplikacji czy urządzeń pokładowych, czy takich hybrydowych urządzeń podpinanych pod zapalniczkę, czy pod akumulator, które można przesuwać samodzielnie, jest możliwość zmiany tego urządzenia w pojeździe tzn. jedno urządzenie można wykorzystywać do wielu pojazdów. Zatem, nie tak, jak było dotychczas, że było to przypisane na stałe do jednego pojazdu. Tutaj, jeżeli jeden pojazd np. wychodzi z użytku, bo jest zepsuty, czy jest taka potrzeba w zarządzaniu flotą, można urządzenie przełożyć do innego pojazdu i wówczas tylko trzeba na poziomie konta klienta podpiąć to urządzenie do konkretnego numeru rejestracyjnego, aby realizować przejazd.

Tak, że od 25 maja, czyli od niespełna 4 miesięcy wszyscy chętni mieli możliwość zarejestrowania się i o tym od początku głośno mówiliśmy jako Krajowa Administracja Skarbowa. Zachęcaliśmy do tego, żeby nie odkładać tej czynności na ostatni moment. To nie oznaczało konieczności jeżdżenia jeszcze w systemie, ale przynajmniej ten pierwszy krok, który przygotowuje do wystartowania w nowym systemie.

24 czerwca uruchomiliśmy pobór opłat w systemie e-TOLL i to jest ten moment, kiedy zaczął się moment przejściowy, czyli okres równoległego funkcjonowania dwóch rozwiązań, systemu viaTOLL i systemu e-TOLL. Od tego momentu można po uzyskaniu urządzenia, podpięciu do konta, realizować przejazdy.

Jako Krajowa Administracja Skarbowa, staraliśmy się być w dialogu z przedsiębiorcami i reagować na zgłaszane nam sygnały. W związku z tym, zostało wprowadzonych kilka zmian prawnych na tej przestrzeni od wiosny do lata. Weszły w życie 29 czerwca przepisy, które wprowadziły ulgę na zakup urządzeń OBU/ZSL i na transmisję danych. O tym też będę szczegółowo dalej mówić.

Od 31 sierpnia weszły w życie przepisy, które wprowadziły kolejne ułatwienia i pewne rozwiązania odpowiadające na obawy przedsiębiorców.

Wdrożyliśmy 3 września uproszczoną rejestrację w systemie, ponieważ dochodziły do nas liczne sygnały, że jest ona dla osób fizycznych i jednoosobowych działalności gospodarczych uciążliwa.

To co bardzo ważne dla wdrożenia takich dużych projektów i również systemu e-TOLL, to kampania informacyjna. W czasie poprzedzającym wdrożenie systemu i po wdrożeniu w okresie przejściowym, i oczywiście w następnych dniach i miesiącach, będziemy prowadzić, i prowadzimy szeroko zasięgowe działania informacyjne, które obejmują wszelkiego typu media. W ogólnopolskich rozgłoszeniach radiowych takich jak: RMF FM, Radio ZET, Polskie Radio, emitowany jest spot reklamowy dotyczący systemu e-TOLL. Organizujemy spotkania z dziennikarzami. To są takie śniadania prasowe, konferencje. Szeroko dystrybuowane są komunikaty prasowe do mediów, szczególnie w tych

kluczowych dla systemu momentach. No oczywiście wywiady, odpowiedzi na pytania dziennikarzy i bardzo jesteśmy aktywni w social mediach. Również w powszechnie używanych aplikacjach drogowych, takich jak Yanosik, Waze, wyświetlane są banery informacyjne. W internetowych serwisach ogólnopolskich i branżowych też wyświetlane są banery informacyjne. Promujemy e-TOLL w wyszukiwarkach, mediach społecznościowych.

Jadąc drogą czy autostradą możecie państwo zauważyć, że praktycznie na każdej tablicy zmiennej treści jest komunikat o tym, że e-TOLL jest wdrożony i od 1 października będzie w pełni funkcjonował wyłącznie na polskich drogach.

Jeśli chodzi o materiały drukowane, to są ulotki informacyjne. Tutaj szeroko wykorzystujemy sieć Krajowej Administracji Skarbowej, urzędy skarbowe, urzędy celno-skarbowe, izby administracji skarbowej, ale również przejścia graniczne z państwami ościennymi, punkty obsługi bezpośredniej sieci viaTOLL i e-TOLL. Także nasi funkcjonariusze i funkcjonariusze GITD w trakcie kontroli drogowych przekazują kierowcom takie ulotki i materiały informacyjne oraz informacje ustne.

Stosujemy też masowy mailing – wysyłamy maile informacyjne w ramach współpracy z naszymi partnerami w kraju i za granicą. W kraju do wszystkich zarejestrowanych użytkowników viaTOLL takie kompleksowe informacje mailowe o systemie były przekazywane i będą jeszcze wysyłane.

No i w końcu stawiamy też na spotkania bezpośrednie, spotkania z branżą. Staramy się w tym dialogu stale być.

Statystyki systemu, czyli jak wygląda używanie, korzystanie z systemu i to przygotowanie się do pełnego korzystania z systemu.

W systemie mamy zarejestrowanych ponad 129 tys. kont, czyli to są firmy, osoby fizyczne, konta. Liczba zarejestrowanych pojazdów (stan na wczoraj, na 16 września 2021 r.) to ponad 266 tys., w tym pojazdów ciężkich ponad 223 tys., pojazdów osobowych ponad 43 tys. Do września przejechaliśmy w e-TOLL-u ponad 15,6 mln km. Te dane, one się z dnia na dzień zwiększają. Te są na 16 września, ale obserwujemy coraz wyższy przyrost, jeśli chodzi o te dane.

Ważna informacja: liczba otwartych miejsc, obsługi klienta, na ten moment 152, docelowo 190. To są miejsca, gdzie fizycznie można przyjść i uzyskać pomoc w rejestracji do systemu założenia konta klienta i wszelkie inne informacje dotyczące korzystania z systemu. Liczba pobranych aplikacji e-TOLL to ponad 156 tys. (na wczoraj).

Jeszcze kilka słów przybliżenia. Państwo doskonale wiedzą, zwłaszcza przewoźnicy, na czym polega OBU i ZSL. Mamy urządzenia mobilne, ale chciałam podkreślić, że dzięki wykorzystaniu technologii pozycjonowania satelitarnego e-TOLL otwarty jest na różne urządzenia GPS. I tu pojawiają się wspomniane przeze mnie, już dopuszczone do systemu, hybrydowe urządzenia łączące funkcje OBU i ZSL. One są podpinane pod zapalniczkę czy akumulator. Jesteśmy otwarci na nowe propozycje rynku, które się pojawiają, jeżeli chodzi o te urządzenia. Ważne jest to, żeby urządzenia przeszły całą integrację z systemem e-TOLL. To są testy, które przeprowadzamy. Na etapie tych testów, dbamy o to jako Krajowa Administracja Skarbowa, żeby do systemu nie zostały dopuszczone urządzenia, które nie będą się z tym systemem komunikować, czy będą wadliwe w tym sensie. One są naprawdę dokładnie sprawdzane czy właściwa jest i poprawna komunikacja z naszym systemem, czy sygnał jest w sposób właściwy przekazywany.

Monitorujemy dostępność urządzeń OBU/ZSL i staramy się na bieżąco obserwować sytuację. Proces, w który Krajowa Administracja Skarbowa jest w tej chwili zaangażowana najbardziej, to właśnie badanie, testowanie tych dostawców urządzeń, którzy się do nas zgłaszają z chęcią uczestniczenia w systemie.

Do działania z systemem e-TOLL dopuściliśmy 302 typy urządzeń (to nie jest liczba urządzeń, to jest liczba rodzajów urządzeń) od 77 operatorów OBU i/albo ZSL, czyli hybrydowych plus samych ZSL. Tutaj najwięcej z tych kategorii to mamy urządzeń ZSL faktycznie, spora jest ilość łączonych tych hybrydowych OBU i ZSL i również samych urządzeń OBU.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Pani minister, to musi wybrzmieć, bo to jest kluczowa informacja. Jaką mamy liczbę ciężarówek w starym systemie?

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Zaraz to będzie na slajdzie.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Ok., super. Przepraszam, ale to jest bardzo intrygujące.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Ja na razie o liczbie urządzeń nie powiedziałam, a o typach. Dalej będę mówić jeszcze precyzyjniej o ilości.

Wyniki ankiety, którą przeprowadziliśmy w połowie sierpnia prosząc dostawców, którzy wtedy byli z nami w procesie integracji testowania, wyglądają następująco. Dodam, że wypowiedziało się wówczas (w połowie sierpnia) tylko 20 dostawców, których pytailiśmy. W tej chwili, tak jak powiedziałam, mamy 77 dostawców dopuszczonych, a kolejnych mamy w kolejce, bo ta liczba chętnych do wejścia do systemu rośnie. W połowie sierpnia wyniki ankiety wyglądały w ten sposób, że w sumie urządzeń OBU i/lub ZSL dostępnych u tych dostawców było 644, 7 tys. urządzeń a sprzedano 102,3 tys. urządzeń.

Teraz jesteśmy na etapie kolejnej takiej ankiety. Niestety, nie mogę na dziś podać wyników, bo ankieta jeszcze się nie skończyła, ale w międzyczasie, oczywiście napływają do nas informacje i staramy się też pozyskiwać informacje o dostępności kolejnych urządzeń. W tym czasie niektórzy z docelowych operatorów usługi EETS, którzy są jeszcze w procesie akredytacji, ale podjęli decyzje biznesowe o udostępnieniu samych urządzeń swoim klientom. To są urządzenia, które już jeżdżą po Europie i część przewoźników w Polsce z tych urządzeń korzysta. Oni udostępniają te urządzenia do korzystania w systemie e-TOLL. Docelowo, po akredytacji, będą świadczyć pełną obsługę EETS. Na razie te urządzenia będą funkcjonować jako urządzenia krajowe. I to jest kolejna pula urządzeń, która nam zwiększa tę pulę 644 tys., które na połowę sierpnia były dostępne. Ale od połowy sierpnia tak jak mówię, z 20 operatorów mamy 77 z kolejnymi urządzeniami.

Mamy ponad 203 tys. urządzeń OBU i/lub ZSL służących do przekazywania danych do e-TOLL zarejestrowanych na PUESC, czyli na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych. To jest portal, który jest tylko takim naszym technicznym faktem, bo operator, który takie urządzenie chce do ruchu dopuścić, musi zarejestrować to urządzenie u nas, uzyskuje tam identyfikator biznesowy – jeśli coś skłamię, to mnie moja ekipa poprawi, bo to są bardzo techniczne informacje – i po uzyskaniu tego identyfikatora, który jest już dopisywany do klienta i następnie takie urządzenie może ruszać w drogę. Czyli to jest 203 tys. urządzeń aktywnych w systemie e-TOLL i ponad 156 tys. pobranych aplikacji mobilnych.

Informacja ujęta w ramce to dane z viaTOLL, czyli jaka jest faktycznie liczba pojazdów ciężkich, które się średniomiesięcznie poruszają po polskich drogach. Jest to 510 tys. pojazdów. Natomiast średnia dla pojazdów lekkich miesięcznie – 45 tys. Oczywiście to nie oznacza jeden do jednego, bo to są różne pojazdy, ale to jest ta średniomiesięczna liczba pojazdów na polskich drogach.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Ja tylko doprecyzuję pani minister, bo my jesteśmy przyzwyczajeni do terminologii pojazdy do 3,5 t i powyżej 3,5 t.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Pojazdy ciężkie to te powyżej 3,5 t.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Ok., dziękuję.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Pojazdy lekkie to wszystkie pozostałe, ale chodzi o te, które korzystają z viaTOLL-a.

No i ostatnie z urządzeń, aplikacja mobilna. To tylko kilka słów przybliżenia – do pobrania w sklepach Google Play i App Store. Możliwe jest wykorzystanie tej aplikac-



cji zarówno przez ciężkie (powyżej 3,5 t) jak i pozostałe pojazdy. Można tam doładować, monitorować stan konta i – co ważne dla użytkowników, którzy z SENT-GEO korzystają i korzystają z aplikacji – łączy te dwie funkcje, czyli SENT-GEO i e-TOLL.

Ułatwienia dla przewoźników to: ulga podatkowa, obniżka o 25% stawki opłaty w okresie przejściowym, zmiana zasad postępowania w przypadku awarii urządzeń GPS i uruchomienie uproszczonej rejestracji, o czym powiem za chwilę.

Ulga podatkowa, to jest ulga w wysokości do 500 zł za urządzenie. Odliczeniu od dochodu podlegać będą koszty pozyskania urządzeń OBU zintegrowanych z e-TOLL lub koszty ich obsługi. Wysokość odliczenia oczywiście jest uzależniona od liczby posiadanych urządzeń, ale nie więcej niż liczba pojazdów, za które podatnik uiszczył opłatę elektroniczną. Dodam, że oprócz tej ulgi, to oczywiście zakup tych urządzeń, ich serwis, czynności związane z korzystaniem z tych urządzeń, też stanowią koszty uzyskania przychodów, więc jest tu kumulacja odliczeń, jeżeli chodzi o należności podatkowe.

Wprowadzona została bonifikata, rabat dla tych, którzy jako pierwsi zarejestrują się i zaczną korzystać z systemu e-TOLL. Do końca września tego roku obowiązuje ulga w opłatach drogowych 25%. Użytkownik płaci 25% mniej za przejazdy po drogach płatnych i dotyczy to wszystkich pojazdów, czyli tych powyżej 3,5 t, ale również i pojazdów osobowych, które się poruszają na odcinkach autostrad państwowych A2 (Konin-Stryków) i A4 (Wrocław-Sośnica).

Tu jest ważna zmiana i myślę, że odpowiadająca na obawy, które dotyczą awarii systemu, awarii urządzeń GPS i obawy o odpowiedzialność przewoźnika, kierowcy w sytuacji, kiedy z taką awarią ma do czynienia.

Po pierwsze, zgodnie z przepisami – oczywiście też i z logiką – jeżeli awaria jest po stronie Krajowej Administracji Skarbowej i system jest niedostępny, to oczywiście nie ma absolutnie żadnych konsekwencji prawnych dla użytkowników. Natomiast, jeżeli awaria dotyczy konkretnego urządzenia i nie jest przekazywany sygnał do systemu, to zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w przypadku awarii takiego urządzenia GPS, która trwa dłużej niż 15 minut, użytkownik ma obowiązek zjechać w dogodnym momencie z drogi płatnej lub skorzystać z parkingu. Absolutnie nie zatrzymuje się na drodze na środku czy na autostradzie, ale przed zmianą przepisy mówiły tylko o tym, że nie można było kontynuować przejazdu, jeżeli taka awaria nie została usunięta.

Natomiast po zmianie, w przypadku pojazdów szczególnych, takich które uczestniczą w akcji ratowniczej, które są używane do przewozu żywych zwierząt, mleka, lekarstw, towarów niebezpiecznych, betonu, odpadów komunalnych, także przewozu osób w autobusach, jeżeli jest awaria urządzenia, można przejazd kontynuować i po 3 dniach (najpóźniej do 3 dni po zakończeniu tej awarii) można wnieść taką opłatę za zadeklarowaną trasę przewozu, czyli tą, która nie została objęta opłatą, z poziomu konta klienta. W przypadkach pozostałych taki przejazd będzie można opłacić bez przekazywania danych do systemu, kontynuować go bez działającego urządzenia GPS z wykorzystaniem tej funkcjonalności w systemie, czyli takiej opłaty (można to nazwać rodzajem biletu, czy jednorazowej opłaty) za ten przejazd, gdzie ta awaria wystąpiła.

I wreszcie uproszczona rejestracja w systemie e-TOLL. Od początku założeniem było to, że system jest w pierwszej fazie dedykowany dla pojazdów ciężkich, więc jakby konsekwencją tego jest więcej danych, które w systemie muszą się znaleźć, żeby w sposób prawidłowy wyliczana była opłata zgodnie z obowiązującymi zasadami, które dotyczą stawek i tego co się na tę opłatę składa. Dodatkowo, w sytuacji dużych firm, przedsiębiorstw, gdzie jest kwestia reprezentacji i są formy prawne prowadzenia działalności, muszą być do rejestracji dołączone te dokumenty, które poświadczają reprezentację, prawo do reprezentowania firmy i siłą rzeczy założenia konta. W pozostałych przypadkach, w przypadkach osób fizycznych czy osób, które prowadzą jednoosobowo działalność gospodarczą, doszliśmy do wniosku, na skutek zgłaszanych uwag, że rzeczywiście tą rejestrację można zdecydowanie uprościć. Tak też się stało, jak mówiłam, od 3 września. Teraz tak naprawdę wystarczy wprowadzić numer rejestracyjny pojazdu i numer urządzenia pokładowego.

Tu ważna informacja. W przypadku rejestracji pełnej nie trzeba od razu posiadać numeru urządzenia, z którego się korzysta. Można ten numer urządzenia dopisać póź-

niej. W przypadku rejestracji uproszczonej trzeba podać od razu numer urządzenia, z którego osoba będzie korzystać. W ten sposób następuje automatyczne powiązanie wprowadzonych danych, aktywowanie urządzenia pokładowego w pojeździe i po tej automatycznej czynności jest już pełny dostęp do wszystkich funkcjonalności internetowego konta klienta. Z uproszczonej rejestracji utworzono prawie 11 tys. kont z wykorzystaniem tej funkcjonalności.

Mówiłam o tym, że 1 grudnia, zgodnie z przepisami, dzięki wprowadzeniu systemu e-TOLL, znikną bramki na odcinkach płatnych autostrad Skarbu Państwa i będzie możliwość wnoszenia opłaty oprócz aplikacji, którą już udostępniliśmy i można z niej korzystać, aplikacji mobilnej e-TOLL, czy też urządzenia pokładowego, bo tutaj w zależności od tego z jakiej opcji użytkownik będzie chciał skorzystać, będzie jeszcze dostępna funkcja e-biletu. Będzie to bilet elektroniczny do kupienia w otwartych kanałach dystrybucji. To mogą być partnerzy mobilni, stacje benzynowe. Tutaj prowadzimy w tej chwili rozmowy integracyjne i pracujemy nad udostępnieniem tej funkcjonalności. Tak jak powiedziałam, to będzie obowiązywało od 1 grudnia tego roku.

Ważna informacja dla użytkowników i dla Skarbu Państwa również, bo to kwestia kontroli i szczelności systemu poboru opłat. Otóż, utrzymane zostały w systemie, w filozofii systemu, tak jak i w systemie viaTOLL, dwa rodzaje kontroli. Jest to kontrola mobilna i kontrola stacjonarna.

Kontrola stacjonarna to jest kontrola prowadzona na podstawie danych i urządzeń kontrolnych, na podstawie danych w systemie. I tutaj ważna informacja dla użytkowników i dla przewoźników, ponieważ postępowania w przypadku stwierdzenia naruszeń będą prowadzone w oparciu o dane w systemie. Będzie to szeroka ilość danych, chociażby możliwość podglądu trasy, sytuacji jak ten sygnał był przekazywany, co się na tej trasie działo. Nie będzie konieczności odpytywania strony takiego postępowania, czyli przewoźnika, o te szczegóły związane z realizacją przejazdu, bo te dane po prostu są w systemie, więc to będzie w tym sensie prostsze.

Kontrola mobilna to kontrola na drodze. I kilka takich informacji w związku z wdrożeniem systemu e-TOLL. GITD zostanie wyposażona, czy jest w trakcie wyposażania w 70 nowych mobilnych jednostek kontrolnych, które są wyposażone w urządzenie do czytywania tablic mobilnych – ANPR (OCR), to jest zdjęcia tablic rejestracyjnych, w 32 nowe mobilne punkty kontroli też wyposażone w takie urządzenia, kamery. Realizować te zadanie będzie 170 inspektorów GITD. I tylko tak poglądowo, bo te dane dotyczące kontroli przeprowadzonych dotyczą przede wszystkim viaTOLL, w niewielkiej mierze e-TOLL, podam, że I półroczu 2021 r. przeprowadzono: 6 tys. kontroli szczegółowych, 3 mln skanowań pojazdów.

Jeżeli chodzi o mobilną kontrolę to również funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej będą wspomagać tutaj inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. KAS dysponuje liczbą 355 radiowozów, 15 radiowozów wyposażonych w urządzenia do odczytu tablic i przybędzie nam jeszcze 16 nowych radiowozów wyposażonych w te funkcje. 800 funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej realizuje zadania w zakresie monitorowania drogowego przewozu towarów, czyli systemu SENT, zadania związane ze zwalczaniem przestępczości ekonomicznej, jak również te zadania związane z kontrolą prawidłowości, realizacji obowiązku poboru opłaty drogowej.

Krótką statystyką, która dotyczy KAS i naszych działań kontrolnych. W I półroczu tego roku wykonaliśmy 202 tys. kontroli szczegółowych SENT, a od 26 czerwca – dodam, że działamy w ograniczonym zakresie, bo dopiero po pełnym wdrożeniu systemu e-TOLL będziemy tutaj wspierać GITD – dokonaliśmy 23 tys. kontroli szczegółowych (przede wszystkim w systemie viaTOLL i niewielką liczbę w e-TOLL).

Ważna informacja odnośnie do tego, jak Krajowa Administracja Skarbowa wspólnie z GITD zamierza to realizować. Nazwalismy to Strategią Kontroli Mobilnych i Stacjonarnych, a tak naprawdę to jest kwestia podejścia do tego, jak będziemy stosować przepisy związane z sankcjami za nieprzestrzeganie tych obowiązków związanych z uiszczeniem opłaty drogowej. Oczywiście jesteśmy na początku wdrożenia systemu. Obie strony, tak naprawdę, uczą się nowych przepisów, nowych funkcjonalności i nowej filozofii systemu. W związku z tym, oczywiście nasze wspólne działania będą prowadzone 24/7. To jest

informacja może nie na pierwszy okres, ale docelowa, bo dzięki temu, że realizujemy te kontrole, czy będziemy realizować te działania razem, to wspieramy tutaj inspektorów GITD, którzy ze względu na przepisy dotyczące czasu pracy mają określone pory realizacji swoich obowiązków. Tutaj KAS wspiera. My działamy na nieco innych zasadach.

W kontaktach z branżą słyszę o wielu bolączkach dotyczących nierównej konkurencji, pewnych praktyk na rynku, które po prostu przeszkadzają w prowadzeniu legalnej działalności. To są kwestie dotyczące czasu pracy, czy kwestie dotyczące nieegzekwowania mandatów w stosunku do przewoźników zagranicznych za naruszanie przepisów prawa drogowego, czy kwestie ważenia pojazdów. Tutaj, dzięki możliwościom, zadaniom KAS i możliwościom analitycznym, jest duży potencjał do tego, żeby takie uprawnienia i uszczelnienia w tym obszarze wprowadzić. Takie rozmowy też są prowadzone.

System e-TOLL to jest możliwość integracji rozwiązań związanych też z transportem międzynarodowym – chociażby zezwolenia międzynarodowe, nasze systemy na granicy, gdzie można będzie takie dane o zezwoleniach rejestrować. Myślę, że jest też duży potencjał w tych nowych rozwiązaniach do tego, żeby pewne obszary troszkę podomykać tak, żeby ta legalna działalność i polska branża mogła się lepiej rozwijać.

Wracając do tej strategii kontrolnej. W początkowym okresie obowiązkowego stosowania e-TOLL, w tych sprawach, w których ustawa przewiduje nakładanie kar grzywny, czyli mandatów na kierujących, będziemy stosować środki pozapenalne, czyli pouczenia, żebyśmy się wszyscy przyzwyczaili do nowego systemu. W sprawach kar pieniężnych nakładanych przez GITD i tu uwaga: z wyłączeniem rejestracji w e-TOLL, bo rejestracji możemy już dokonywać od maja, więc naprawdę był na to czas. Oczywiście, będziemy stosować instytucje prawne, które są przewidziane w dziale IVA K.p.a. i w prawie przedsiębiorców, czyli będzie to taka szeroka analiza sytuacji, uwzględnianie różnych okoliczności, np. niewłaściwego działania tego urzędnika, przyczyn itd.

W postępowaniach w sprawach kar pieniężnych będziemy uwzględniać właśnie te okoliczności, które są niezależne od przewoźników. Mogą być związane z ewentualnym wadliwym funkcjonowaniem czy samego systemu czy oprzyrządowania, aplikacji, OBU i innych obiektywnych okoliczności sprawy. Oczywiście tutaj przepisy mówią o każdej sprawie indywidualnie, ale ja mówię o tym ogólnym, generalnym podejściu, które uzgodniliśmy sobie i tak zamierzamy działać.

### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Pani minister, chwilka oddechu. Gdybyśmy ten poprzedni slajd przywrócili. Mam świadomość tego, że jest transmisja na żywo i potem będzie oglądana przez wielu przewoźników i bardzo mi zależy na tym, żeby to wybrzmiało.

Krótko mówiąc, apel jest taki i to jest najrozsądniejsza decyzja: zainstaluj aplikację albo kup urządzenie po to, żebyś mógł je testować, żebyś mógł je używać i nie obawiaj się tego, że w przypadku, jeżeli znajdą jakieś błędy czy po stronie kierowcy, czy po stronie urzędnika, czy komunikowania się urzędnika z systemem, będziesz karany finansowo, bo nie jest to priorytetem.

Pani minister, czy możemy dzisiaj powiedzieć i czy mamy taki instrument prawny, że w okresie przejściowym wdrażania tego systemu – bo ja jestem gorącym zwolennikiem tego rozwiązania, o którym pani minister wstępnie mówiła – jeżeli zainstalowałeś aplikację albo masz urządzenie, to KAS będzie cię informował o tym, że np. zarejestrował takie i takie zdarzenie, czy brak opłaty itd. ale nie będziesz automatycznie od razu z tego tytułu: drugiego dnia, trzeciego czy tydzień po tym, jak zainstalowałeś urządzenie albo zainstalowałeś aplikację, ponosił konsekwencji finansowych? Tu bardzo by mi zależało pani minister, bo w mojej ocenie to będzie niezwykle motywujący wątek. Mam nieodparte wrażenie, że część przewoźników po prostu czeka, ale tak naprawdę to sami chyba do końca nie wiedzą, na co czekają? Musimy po prostu pewne drzwi otworzyć, żeby ułatwić im dalsze funkcjonowanie, a z drugiej strony, żeby ten system stał się po prostu masowy.

### **Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Tak, dziękuję pani przewodniczący. Przede wszystkim pierwszy, podstawowy przekaz: ustawa i system e-TOLL mówi o poborze opłat, ale nie o poborze opłat za pomocą kar.

To jest płatność opłaty za przejazd po drodze. System nie służy do karania. System służy do poboru opłat drogowych i taką filozofię przyjmujemy. W systemie kontrolujący ma dostęp do danych z systemu i jest w systemie cała historia tego przejazdu, przewozu. W związku z tym, tam widać, kiedy są pewne niedostępności urządzenia i czy jest płynność sygnału. I takie elementy będą brane pod uwagę przy ocenie tego z jaką sytuacją mamy do czynienia.

Jak powiedziałam, w tym okresie przejściowym, kiedy wszyscy będziemy się tego systemu uczyć, najważniejsze jest to, żeby być zarejestrowanym, być gotowym do korzystania z systemu. Natomiast wszelkie awarie, nieprawidłowości będą brane tutaj pod uwagę.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Bardzo ważne słowa. Przepraszam, bo pani minister przerwałem, ale wydaje mi się, że potrafię po rozmowach, które odbyłem zdiagnozować, gdzie są te punkty zapalne. Dlatego bardzo mi zależało na tym, żeby to wybrzmiało.

Oddaję jeszcze głos pani minister, gdyby chciała pani skończyć tą prezentację, bądź też pani minister ma swobodę, jeżeli chodzi o wskazanie, czy któryś z pani współpracowników miałby coś uszczegółwić, to też bardzo proszę o taki głos.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dobrze. Myślę, że na etapie pytań będziemy bardziej się ekspertami posiłkować. Ja też osobiście, ale i moi koledzy słuchamy głosów przewoźników. Ten element obawy o sankcje, o kary głośno wybrzmiewa. W związku z tym, w oparciu też o obowiązujące przepisy, bo te przepisy naprawdę dają dużą możliwość do tego, żeby racjonalnie do tej sprawy podejść i nie karać dla samego karania, bo nie taki jest cel tego systemu. My mamy pobierać opłaty drogowe i umożliwić przewoźnikom przejazd po drogach płatnych.

To już końcówka. Było pytanie, kiedy nowy system e-TOLL w pełni zafunkcjonuje? Ja wiem, że ciągle się takie nadzieje pojawiają, bo też do mnie te głosy dochodzą: może będzie przedłużenie, może system viaTOLL będzie jeszcze działał?

System viaTOLL, zgodnie z obowiązującymi przepisami – żadnej zmiany tutaj nie ma – może obowiązywać do 30 września. I tylko do tego dnia będzie obowiązywał, wyłącznie do tego dnia. Natomiast od 1 października w pełni będzie funkcjonował system e-TOLL. Tutaj na slajdzie mamy, że do wygaszenia pozostało 13 dni a tak naprawdę, z dzisiejszym dniem 14. Zatem, mamy 2 tygodnie do końca funkcjonowania systemu viaTOLL i do pełnego funkcjonowania systemu e-TOLL. I to jest wszystko, jeżeli chodzi o informację kompleksową, ale oczywiście jesteśmy tu po to, żeby na wszelkie pytania odpowiedzieć.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Jeszcze raz dziękuję pani minister za tą prezentację. Myślę, że kilka wątpliwości zostało rozwiązanych. Oddaję głos panu przewodniczącemu Polaczekowi. Potem do głosu zgłaszał się pan prezes Jan Buczek, więc w takiej kolejności proszę o zabranie głosu.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, pani minister, koleżanki i koledzy, szanowni goście. Dziękuję za tą szczegółową prezentację pani minister. Jak rozumiem, to jest taka fotografia stanu przygotowań i eksploatacji tego nowego modelu e-TOLL na dzień wczorajszy, jeżeli chodzi o kwestie statystyczne itd. Natomiast odwołam się też do kontaktów przedsiębiorców, którzy kierują pytania, przede wszystkim do KAS, ale czasami do nas, w sprawie dostępności podaży OBU czy tych zewnętrznych systemów lokalizacji ZSL? Nie mówię tutaj o ofertach dostawców, tylko jaka skala tych urządzeń może być uruchomiona natychmiast na potrzeby polskich przewoźników?

Myślę też, że warto byłoby, żeby pani minister odniosła się do bardzo oczekiwanego przez polskich przewoźników tematu jak wsparcie procesu przerejestrowania się ponad 1 mln użytkowników dotychczasowego systemu do tego nowego systemu e-TOLL.

Czy pani minister i Krajowa Administracja Skarbowa zamierza wesprzeć również proces dostawy i uruchamiania tych nowych urządzeń satelitarnych w szczególności OBU i ZSL w e-TOLL? Bo to też wiąże się z przeniesieniem np. sald kont użytkowników

tego starego modelu do nowego. To jest jedno pytanie, potem jeszcze zadam kilka innych może. Oddajmy głos przede wszystkim naszym gościom.

Natomiast na kanwie tej prezentacji, którą pani minister tutaj nam przekazała, chciałbym zapytać się, czy może ewentualnie ministerstwo może się pochwalić, czy były już przeprowadzone zewnętrzne audyty sprawności, wydajności tego nowego systemu, który funkcjonuje już od lata tego roku, na tle prawidłowości naliczania opłat? Ewentualnie kto takie testy przeprowadził? Gdyby ewentualnie pani w tej sprawie mogła tutaj nam posłom udzielić odpowiedzi, a przede wszystkim opinii publicznej. Dziękuję bardzo.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o dostępność, podaż OBU to przede wszystkim podstawowe kanały dystrybucji. Te urządzenia są dostępne u konkretnych dostawców. Ta lista, jak mówiłam, dostępna jest na stronie [www.etoll.gov.pl](http://www.etoll.gov.pl). Dodatkowo Krajowa Administracja Skarbowa w ramach w systemie e-TOLL ma zorganizowaną sieć miejsc obsługi klienta. To są te punkty, w których też mówiłam, gdzie można uzyskać pomoc odnośnie do rejestracji, założenia konta w systemie czy innych kwestii czy też właśnie aktywacji urządzenia, dopięcia urządzenia do systemu urządzenia, z którym generalnie przewoźnik przychodzi do tego punktu.

Natomiast w samych tych miejscach obsługi klienta my bardzo mocno pracujemy z wykonawcą nad tym, żeby w sieci pojawiły się urządzenia i mamy już zapewnienia o pierwszych dostawach. Będziemy się starali, żeby te urządzenia pojawiły się przede wszystkim wzdłuż linii granicznej, ze względu na tych klientów zagranicznych, którzy z systemu chcą skorzystać.

Zapytał też pan poseł o wsparcie procesu rejestracji, migracji kont z viaTOLL do e-TOLL. Otóż niestety, ze względów technicznych – bo rozważaliśmy na bardzo wczesnym etapie prac projektowych czy jest taka możliwość, żeby te konta, które są zarejestrowane w systemie viaTOLL, w jakiś sposób automatyczny przenieść do nowego systemu e-TOLL – ze względu na i technologię i schemat zapisu danych w starym systemie, ale również jakość tych danych, bo one nie były weryfikowane, sprawdzane, czyszczone i miliony czy półtora miliona zarejestrowanych użytkowników to niekoniecznie są użytkownicy aktywni, tak jak pokazują raporty z systemu, taka decyzja o migracji nie została podjęta.

W związku z tym to założenie konta leży po stronie przewoźnika bądź np. operatora – dostawcy kart flotowych, z których usług branża mocno korzysta. Może w tym temacie pani dyrektor coś powie.

**Zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych MF Katarzyna Paterak-Kondek:**

Szanowni państwo, chciałabym jeszcze uzupełnić wypowiedź pani minister, jeżeli chodzi o tą kwestię przenoszenia sald. Taka możliwość oczywiście istnieje. W tym celu użytkownicy zarejestrowani mogą wypełnić wniosek i przesłać go albo elektronicznie, albo w formie papierowej do ministerstwa, ewentualnie złożyć taki wniosek w internetowym koncie klienta już w nowym systemie i takie saldo wówczas zostanie zgodnie z wnioskiem albo przeksięgowane do systemu e-TOLL, albo pieniądze zostaną użytkownikom zwrócone.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dobrze, przepraszam. Wprowadziłam troszkę państwa w błąd, bo myślałam o danych rejestracyjnych, a dane z sald – tak, jak najbardziej tak.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Jeszcze pan przewodniczący Polaczek.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Chciałem doprecyzować jeszcze pierwszą część pierwszego pytania, które zadałem. Myślę, że to jest też bardzo konkretna informacja, którą może pani minister przekazać. Chodziło mi w szczególności o podaż zarówno OBU jak i tych urządzeń ZSL. Jaka dzisiaj jest faktyczna podaż tego w Polsce? Ile takich urządzeń można uruchomić natychmiast u użytkowników?

Mając na uwadze te dane statystyczne, które pani minister nam tutaj przedstawiała, jak rozumiem, około 1mln czy ponad 1 mln takich pojazdów w ciągu tych 2 tygodni powinno wejść do systemu, gdyby liczyć te dane statystyczne dotychczasowe i te, które będą funkcjonowały już w sposób jednolity od 1 października, tak? Jeśli się mylę, to proszę mnie oczywiście poprawić. Chodzi mi, bo tam padła liczba 156 tys. tych urządzeń... ach, 644,7 tys. urządzeń. Jak rozumiem, to są urządzenia, które są dostępne dzisiaj i mogą być uruchomione natychmiast w Polsce, tak?

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

To są dane na połowę sierpnia. Tak, jak powiedziałam, jesteśmy w trakcie kolejnej ankiety, ustalającej teraz od tych 77 operatorów dopuszczonych, bo wtedy było tylko 20 operatorów, jaką ilością urządzeń dysponują. Dodatkowo mówiłam o tym, że wiemy z kontaktów roboczych o operatorach usługi EETS, którzy swoje urządzenia klientom zaczęli oferować, jako krajowy e-TOLL do momentu udostępnienia pełnej obsługi EETS.

Co do tej ilości zarejestrowanych czy funkcjonujących, jeżdżących pojazdów, to naszym zdaniem i ze statystyk systemu viaTOLL wynika, że to nie jest 1,5 mln, to jest średnio miesięcznie 510 tys. To jest średnio miesięcznie, więc tak, jak powiedziałam, to nie jest jeden do jednego, to będzie nieco więcej pojazdów. Szacujemy, że jest to – tu mnie pewnie koledzy poprawią – między 700 a 800 tys.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

W kolejności zgłoszeń: pan prezes ZMPD, pan Jan Buczek. Panie prezesie bardzo proszę.

**Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani minister, szanowni państwo. Chciałbym na wstępie wyjaśnić, dlaczego dziś jest tak znikoma reprezentacja naszego środowiska. Zmarł nasz kolega, prezes Zachodniopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych pan Romuald Szmyt i są wszyscy na uroczystościach pogrzebowych. Natomiast mnie przypadła rola udziału w tym spotkaniu.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie prezesie, Cześć Jego Pamięci! Natomiast z wyprzedzeniem musieliśmy zaplanować Komisję i po prostu tego nie wiedzieliśmy. Tak że raz jeszcze – Cześć Jego Pamięci!

**Prezes ZMPD Jan Buczek:**

Ja nie mam pretensji. Nawet nie próbowaliśmy zmieniać terminu, tylko wyjaśniam dlaczego, żebyście państwo nie mieli wrażeń, że nie interesujemy się tym problemem. Jest wręcz przeciwnie.

Bardzo trudne przede mną zadanie, bowiem po wielu latach bliskiej współpracy merytorycznej z panią minister Magdaleną Rzeczkowską zbudowaliśmy sobie wzajemne zaufanie i ogromny szacunek i dziś stajemy po przeciwnych stronach, jako strony w pewnego rodzaju sporze. My reprezentując interes branży, znający się na rzeczy, tak przynajmniej nam się wydawało, ale eksperci, którzy wspierali panią minister, wypłukiwali nam z głowy to przekonanie twierdząc, że znają się lepiej od nas na budowie takich systemów. Dziś nie widzę przy pani tych właśnie ekspertów. Szkoda, że czmychnęli wprowadzając na mieliznę i panią minister i jej najbliższych współpracowników i instytucje.

Szanowni państwo, przyznam szczerze, że tą prezentację w zasadzie znam. Ona jest uaktualniona, często była prezentowana, bodajże w kwietniu, po wielu miesiącach nacisku, żeby w końcu administracja skarbowa otworzyła przed nami jakieś informacje dotyczące budowy tego systemu. Chcieliśmy się włączyć, chcieliśmy służyć radą, przynajmniej w tym czasie budowania założeń. Niestety, byliśmy bardzo przedmiotowo traktowani. Tak szczerze mówiąc, tego dialogu nigdy nie było. Raczej to był monolog. Oczywiście wsłuchiwalismy się wierząc i ufając, że przy każdym kolejnym spotkaniu rzeczywiście będziemy widzieli postępy prac, i okazywało się, że co 3 miesiące spotykaliśmy się tylko po to, żeby zrobić wszystko co możliwe, żeby przedłużyć jeszcze funkcjonujący stary system viaTOLL, żeby zachować ciągłość w pobieraniu opłat. A ciągłość to bardzo istotna kwestia, bo Krajowy Fundusz Drogowy około 6 mln zł czerpie właśnie z viaTOLL.

Chcę jeszcze państwu powiedzieć jedną dygresję na temat systemu, z którego obecna władza rezygnuje. Takie systemy funkcjonują w wielu państwach: we Włoszech, we Francji, w Austrii. I pomimo tego, że technologia daje możliwości rozwinięcia tego systemu o łączność GPS i satelitarną lokalizację, to nikogo nie stać na to, żeby wygasić system, który działa jak stary diesel: skutecznie, rytmicznie i bez zarzutów.

Nasz system nie ma 40 lat, jak w innych państwach, ma ledwie 10 lat. I naprawdę doszukujemy się, jako ludzie biznesu, prawdziwych argumentów likwidacji takiego systemu, który znakomicie funkcjonuje i jest dotarty. Państwo jest w jego posiadaniu, więc nie ma tutaj żadnych – powiedzmy – narodowościowych przeszkód. Można było eksploatować go dalej. Nie, postanowiono zlikwidować to, co funkcjonuje, zastąpić to czymś wirtualnym, o czym, tak szczerze mówiąc, jeszcze w dniu dzisiejszym niewiele wiemy.

Proszę państwa, naszym zdaniem e-TOLL nie jest zupełnie gotowy. Nie jest gotowy w wielu aspektach. Pani minister wspomniała tutaj o miejscach obsługi klienta, że są 152, że są tam urzędnicy. Szanowni państwo nie jest to faktem. Nie ma tam żadnych urzędów a ludzie są nieprzeszkoleni i przewoźnicy do nas dzwonią co mają robić, a my nie jesteśmy w stanie nawet uzyskać wiedzy.

To są fakty. Możemy się przejechać prywatnym nieoznakowanym samochodem po tych punktach i pokazać państwu, albo pani minister, jak to naprawdę wygląda z drugiej strony. Przewoźnicy dzwonią do nas zaniepokojeni, gdzie można kupić OBU? Wcale nie chcą myśleć o jakimkolwiek zastępczym rozwiązaniu, tzw. ZSL, bo tutaj na ekranie jest wyeksponowana liczba 644,7 tys. To dotyczy OBU i ZSL. ZSL, które są zintegrowanymi systemami logistycznymi zbudowanymi według zupełnie innych idei niż pobór opłat, bo miały dostarczać przedsiębiorcy informacji o lokalizacji pojazdu, z jaką prędkością jedzie, czy ktoś mu spuścił paliwo, czy nie spuścił, czy ktoś otworzył przestrzeń ładunkową celną, czy nie. Tego typu zdarzenia monitorowano przy pomocy tego systemu.

Oczywiście operatorzy – jeden lepiej, drugi gorzej – starają się skorzystać z tej okazji, że ten rynek daje im szansę na rozwój biznesu. Starają się też go przebudować, ale nie mają na to czasu i już wiemy po rozmowie z niektórymi operatorami, że takiej pewności nie ma. Wiemy też, że byli przedsiębiorcami, którzy świadczyli usługi jako osoby fizyczne, a teraz szybko przekształcają się na spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. To świadczy właśnie o tym, że boją się skutków finansowych.

Pani minister powiedziała, że wszystko jest przygotowane i nawet idea jest taka, żeby nie karać tylko pobierać opłaty. Ja na chwileczkę musiałem wyjść, ale jak wychodziłem słyszałem takie stwierdzenie, wypowiedziane przez panią minister, że oczywiście nie zarejestrowanie się w systemie będzie skutkowało karą.

Szanowni państwo, a jak się zarejestrować w tym systemie, jeżeli system co chwilę wyrzuca, pojawia się jakiś błąd 500. Przedsiębiorcy nie są wykluczeni cyfrowo. Prawdopodobnie ten system jest zbudowany właśnie w bliźniaczy sposób jak SENT, a do SENT ja sam próbowałem się zarejestrować, jak chciałem kupić do ogrzewania olej opałowy i przez kilka dni gryzłem ze złości biurko.

To nie są przyjazne systemy, tworzone przez firmy komercyjne, systemy które intuicyjnie podpowiadają użytkownikowi, jak ma kroczyć krok po kroku, żeby osiągnąć ten cel. To są systemy stworzone przez informatyków dla informatyków i pewnie jest jakiś ukryty cel, żeby nie było tak łatwo i żeby informatycy byli tutaj potrzebni, stąd pewnie ten próg jest podniesiony.

Szanowni państwo, system działa, jeździ tyle samochodów po Polsce i e-TOLL już pobiera opłaty. A wczoraj system był zawieszony. Wywalił się najprawdopodobniej i za chwilę będzie się wywalał co chwilę, bo przewoźnicy widząc, że nie mają innej szansy, tylko muszą się zarejestrować powiedzmy do aplikacji, zablokują ten system. A aplikacja nic nie daje, bo smartfon jest własnością kierowcy. Kierowcy nie dostają smartfonu tylko dlatego, że bawią się smartfonami w czasie jazdy a przewoźnicy poważnie traktując zakazy obowiązujące – istnieje zakaz korzystania z telefonu podczas jazdy – wyposażają swoich kierowców w prymitywne, proste telefony, które służą im do wysłania, odebrania SMS z jakąś dyspozycją odpowiedzi lub rozmowy ze swoim dyspozytorem. W dodatku nie na wszystkie smartfony można wgrać tę aplikację, a poza tym kierowca często jest z Ukrainy, Białorusi lub z innego państwa – wspomniał o tym pan przewodniczący –

ma trudności w posługiwaniu się taką aplikacją. On teraz otrzymując zlecenie i wsiadając po odpoczynku do innego samochodu, będzie musiał przeprowadzić cały szereg operacji czy procedur zmieniających pojazd.

To nie jest system przeznaczony dla profesjonalnego transportu. My od samego początku mówiliśmy i proszę nie mówić nam dziś w połowie września, że nie ma części do budowy OBU, bo tych systemów na rynku po prostu nie ma. Nasz operator Polska nie zamówiła z wyprzedzeniem tych urządzeń. W związku z tym dzisiaj, próbuje się zastąpić te urządzenia jakimiś substytutami, a to praktycznie rzecz biorąc nie może mieć zastosowania w transporcie. My używamy od lat OBU (*On Board Unit*) urządzenie pokładowe, które działa w przeróżnych systemach, ale tam kierowca ma tylko lampkę kontrolną i ma wtyczkę do zasilania. Nie ma żadnych innych operacji. No, chyba że rusza w trasę z przyczepą lub bez przyczepy, to ma możliwość przełączenia. I nic od tego kierowcy się nie wymaga. I to jest bezpieczne, skuteczne, i co najważniejsze, jeżeli operator systemu twierdzi, że system jest doskonały i bezbłędny, to bierze na siebie wszystkie ryzyka związane z wadliwością działania tego systemu.

Natomiast w tym modelu, w tym projekcie, w tym prototypie, który w tej chwili nam Krajowa Administracja Skarbowa dała do testowania..., bo my testujemy. Zresztą pani minister na jednym ze spotkań powiedziała, że podjęliśmy decyzję o testowaniu systemu na żywym organizmie i my to traktujemy, że jesteśmy w fazie testu tego systemu – i uważamy, że do funkcjonowania tego systemu żaden inny zamiennik jak OBU w transporcie profesjonalnym nie może być stosowany. O tym mówiliśmy w ubiegłym roku, wcześniej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, który też się zmierzał z zadaniem tworzenia tego systemu. Już twórcom, którzy wespół z panią minister Rzeczkowską z nami się spotykali, mówiliśmy od marca, że potrzebujemy takich urządzeń.

Jest nawet dyrektywa unijna o opłatach drogowych, która wyraźnie nakazuje operatorowi, że jeżeli są jakiegokolwiek urządzenia i są stosowane do pobierania opłat, to operator musi wyposażyć użytkownika w takie urządzenie. I nie jest prawdą, jak tutaj wybrzmiało na początku, że my sobie kupowaliśmy te urządzenia. Te urządzenia były własnością viaTOLL, my tylko płaciliśmy kaucję. Teraz tę kaucję chcemy odebrać i nie ma takiej możliwości, żeby te pieniądze użytkownikom zwrócić. To jest następny temat poważny. W każdym razie, jeżeli urządzenie jest właścicielem systemu, to po stwierdzeniu nieprawidłowości, kierowca podjeżdża do najbliższej stacji paliw, wymienia mu urządzenie i jechał sobie dalej. Dziś na pewno usłyszymy – jestem przekonany, że tak będzie – i na tym pewnie będzie polegało to miłe wsparcie pracowników Krajowej Administracji Skarbowej, że poinformują, że trzeba było wyposażyć się w lepsze urządzenie. A tych urządzeń jest mnóstwo. My nie jesteśmy w stanie ocenić, które naprawdę działają, które nie. W kularach funkcjonują różnego rodzaju opinie i oceny obiegowe, ale nie będę się powoływał na kularowe opinie. Śmiem twierdzić, że prawdopodobnie z funkcjonalnością tych urządzeń będzie jeszcze niezła w przyszłości zabawa. Bo tak, jak powiedziałem, właściciele tych systemów chcą skorzystać z okazji i chcą poszerzyć wolumen swojej oferty na rynku i podpisali porozumienia. Pojawiają się też tacy, którzy nie podpisali z KAS porozumienia, i też oferują te urządzenia na rynku, przed czym ostrzegamy przewoźników. Niestety, czas jest tak krótki na zapoznanie się z tym systemem, jest tak dużo chaosu na rynku, że nie jesteśmy w stanie przed tym wszystkim przewoźników przestrzec.

Proszę państwa, ja mam na 3 strony tych uwag, które miałem zamiar przedstawić, przeczytać, ale nie będę już zajmował państwa czasu. Natomiast chcę tylko stwierdzić, że dzisiaj podczas tej prezentacji znalazłem kilka takich rzeczy, które mi zupełnie nie pasują do rzeczywistego obrazu i oceny funkcjonowania tego systemu. Mianowicie ulga 500 zł to pewnego rodzaju manipulacja słowna. Tu nie ma żadnej ulgi, bo przewoźnik, jeżeli będzie miał zysk na koniec roku, to może sobie w koszty wrzucić. Nie wiemy jeszcze na jakiej podstawie, bo nie znane są nam przypadki, że można dwa razy ten sam wydatek, ten sam koszt, wprowadzić w koszty uzyskania przychodu. Tu nie ma podstawy prawnej, są tylko opowieści, że będzie można to zrobić. No, jeżeli 19% wynosi podatek, to ten przewoźnik, jeżeli w ogóle zaryzykuje i odliczy sobie drugi raz tą kwotę 500 zł, i zaliczy sobie w koszty, to uzyska podatek w wysokości 19%. Po co więc mówić,



że to jest 500 zł? Przewoźnicy się śmieją, że to jest 500 minus, a nie 500 plus. My nie wiemy, jakie argumenty stosować, żeby tutaj to wyjaśnić.

Są 3 dni na zapłatę należności, jeżeli przewoźnik stwierdzi, że system nie pobrał pieniędzy. Powiem państwu, że my wysyłamy kierowców w trasę i oni wracają po miesiącu. Jak przewoźnik ma stwierdzić, o tym mówiliśmy na spotkaniach z Krajową Administracją Skarbową, że jego samochód właśnie 3 dni temu przejechał i system nie pobrał opłaty, a on ma 300 samochodów, bo to jest średniej wielkości przewoźnik? A ten co ma 1,5 tys. samochodów to ma jeszcze trudniej.

Proszę państwa, na Zachodzie, w cywilizowanych państwach oczywiście, funkcjonuje taka zasada, że jeżeli zarejestrowany jest użytkownik to nie jest to ktoś, kto wjechał na drogę i na gapę próbuje przejechać. Jest zarejestrowany, czyli zarejestrował się do systemu, przedstawił wszystkie informacje i tym samym zadeklarował wobec państwa i operatorów systemu, że będzie uiszczał opłaty, że jego zamiarem jest uiszczanie tych zobowiązań za korzystanie z dróg i autostrad w transporcie. I jeżeli okaże się, że z jakiegoś powodu ten zarejestrowany przewoźnik nie uiszczył jakiejś kwoty, to wysyła mu się notę. My dostajemy takie noty z całej Europy. To jest traktowanie po partnersku. A my słyszymy tylko, że będziemy korzystać z milej obsługi urzędników Krajowej Administracji Skarbowej, ale już z góry się zakłada, że trzeba te kilka tysięcy kary zapłacić. A później się okaże, że 3 dni minęły i trzeba było robić tak, żeby w 3 dni to zapłacić.

Dlatego konkludując chcę powiedzieć...przepraszam, jeszcze jedna sprawa. Pytanie do pani minister: z tych 644,7 tys. urządzeń jaka ilość to są OBU? Bo państwo specjalnie zagregowaliście, żeby nie było wiadomo i wrażenie jest takie, że już całkiem sporo jest tych urządzeń w pojazdach. A ja wiem, bo my dostaliśmy od jednego z operatorów obietnicę, że dostaniemy może 500, może 400, jak one tylko będą już możliwe do udostępnienia. I wszyscy operatorzy, którzy mają OBU, gdyby wiedzieli wcześniej, oni by się do tego przygotowali. Ponieważ nie było takich deklaracji, zamówień, ponieważ nasza administracja potraktowała uczestników tego systemu z góry, bardzo przedmiotowo, to oni nie ryzykowali swoimi pieniędzmi i nie wykładali pieniędzy na zakup komponentów do produkcji, bo nie mieli pewności, czy w międzyczasie nie zmieni się jakiś system.

Teraz słyszymy o e-bilecie. Na Węgrzech istnieje taki system. Mamy z tym ogromne kłopoty. Nasi przewoźnicy uskarżają się na ciągłe problemy z weryfikacją tych systemów. Widzę, że my staramy się jednak naśladować Węgrów w wielu obszarach, więc jeżeli ten węgierski model był kanwą do budowy tego systemu, to ja jestem pełen obaw.

Naszym zdaniem, w naszej ocenie, system nie został wykonany należycie, nie ma żadnego audytu niezależnej firmy. ViaTOLL był audytowany przez niezależną firmę audytorską, która dopiero jak sprawdziła, czy wszystkie elementy funkcjonują doskonale, to państwo przyjęło ten system do eksploatacji.

Tu słyszę, że on jest audytowany, ale to jest audyt wewnętrzny. Szanowni państwo, my nie możemy tutaj się czarować nawzajem. Ja jak zobaczę audyt zewnętrznej, niezależnej znanej jakiejś firmy audytorskiej, to wtedy uwierzę, że nie ma tam jakiś kruczków, że nie ma jakiś haków na użytkownika tego systemu.

Stoimy w przededniu wdrożenia tego systemu, w punktach obsługi klienta pracownicy nic nie wiedzą, nie mają żadnych urządzeń do zaoferowania, przewoźnicy blokują nam linie telefoniczne licząc na to, że my możemy coś odpowiedzieć, a nawet my nie mamy rzetelnej informacji.

Przepraszam najmocniej. Najbardziej mi przykro, że kieruję te słowa do pani minister Magdaleny Rzeczkowskiej, z którą jak już powiedziałem, przez tyle lat współpracowaliśmy i nie chcę podważyć tutaj tego wzajemnego zaufania, ale musiałem powiedzieć, jak wygląda ten system z naszego punktu widzenia. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Ja bardzo dziękuję za to merytoryczne wystąpienie. Uważam, że każda relacja musi być oparta na szacunku, a szacunek jest oparty na tym, żeby mówić sobie prawdę, więc znając profesjonalizm pani minister na pewno nie wzięła tego personalnie do siebie, bo tutaj te słowa o dotychczasowej współpracy były niezwykle istotne. Natomiast ja jestem zobowiązany panu prezesowi, bo jeżeli na tym etapie powiemy sobie

o tym, jakie są jeszcze te punkty zapalne, albo jakie rzeczy trzeba poprawić, to tylko może służyć temu przedsięwzięciu.

Z punktu widzenia Komisji jedno tylko powinno wybrzmieć. To nie jest tak, że ktoś miał kaprys, że sobie wdroży nowy system, tylko mieliśmy pewną umowę i ta umowa się zakończyła. Ten dotychczasowy system oczywiście też był usprawniany, poprawiany itd., bo nie chciałbym, żeby postronny widz miał takie wrażenie, że jakiś doskonały system zastępujemy takim, który ma sporo wad. Ja też pamiętam takie spotkania z przewoźnikami, gdzie różne wady wymieniano. Natomiast prawda jest taka, że jak był długi okres czasu, to jakieś zmiany zostały do niego wdrożone. Jednak mając do wyboru system, który został wdrożony przez zagraniczny podmiot, dający dostęp do bardzo różnych danych – w mojej ocenie niektórych niezwykle wrażliwych czy istotnych – to decyzja o tym, żeby jednak nad całością tego systemu czuwała administracja skarbową, była słuszna. Uważam, że to też powinno wybrzmieć z perspektywy Komisji, bo są rzeczy, na które – nawet przy wielkich kompetencjach i przy wielkiej odpowiedzialności, jaką ma pani minister – też nie ma wpływu. Prawda jest taka, że pierwotnie wdrażanie tego systemu było w innym ministerstwie. Ja się czuję w obowiązku, żeby to powiedzieć, bo każdy może odpowiadać za to, za co rzeczywiście odpowiada. Natomiast z całą pewnością nie jest winą Ministerstwa Finansów, że to zadanie otrzymało – jakby to dyplomatycznie ująć – w biegu. Ja to tak widzę i uważam, że to z uczciwości ludzkiej wymaga.

Panie prezesie, pan zawsze ma u nas głos, pan się cieszy wielkim szacunkiem środowiska, ale dla porządku oddałbym teraz głos pani minister i jej współpracownikom. No dobrze panie prezesie, proszę.

**Prezes ZMPD Jan Buczek:**

Dziękuję za udzielenie mi głosu. Chciałem tylko sprostować, że system viaTOLL został przez nasze państwo przejęty i operatorem już od dawna nie była austriacka firma tylko nasze państwo było właścicielem tego. Naprawdę żadna umowa nie ograniczała nas.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie prezesie może zrobimy tak, oddajmy głos minister. Bardzo bym prosił, żeby to tego wątku pani minister się odniosła. Ja podtrzymuję to, co powiedziałem.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dziękuję bardzo serdecznie, panie przewodniczący. Dziękuję panu prezesowi za bardzo miłe słowa. Mam nadzieję, że w tych relacjach one zawsze jak najbardziej były nawet nie to, że poprawne, ale dobre. Staraliśmy się znajdować rozwiązania. Ja zawsze staram się rozmawiać, bo uważam, że to jest podstawa tego, żeby funkcjonować i żeby iść do przodu.

Muszę jednak powiedzieć, że sporo słów włożył mi pan prezes w usta, które z mojej strony nigdy nie padły. Ja rozumiem emocje i trochę też subiektywne spojrzenie na sytuację. W pełni to rozumiem. Natomiast chciałabym powiedzieć, że jeżeli chodzi o rozmowy to nie jest tak, że dopiero wiosną usiedliśmy do wspólnego stołu, tylko co najmniej od jesieni ubiegłego roku te spotkania z przewoźnikami miały miejsce.

Dziękuję panu przewodniczącemu za te słowa o przejęciu w biegu, bo faktycznie dostaliśmy do realizacji ustawę i przepisy ustawowe. W tych przepisach została przyjęta taka a nie inna filozofia systemu, tego modelu otwartego rynku i takie podejście realizowaliśmy. W związku z tym, Krajowa Administracja Skarbową nie realizowała zadania pozyskania urządzeń, ale tego otwartego modelu, w którym różnego typu urządzenia mogą być w systemie stosowane. Z moich rozmów z różnymi przewoźnikami i operatorami, w tym oczywiście też ze spółkami Skarbu Państwa, ale nie tylko, bo i prywatnymi, i przedsiębiorcami wynika, że wielu z nich chce, będzie i stosuje te zintegrowane systemy logistyczne. Mówią o tym: ja idę w GPS – cokolwiek to znaczy. Po wyjaśnieniu okazuje się, że to jest właśnie taki rodzaj tego systemu. Mówię, różne są rozwiązania technologiczne, ale że w te rozwiązania, bo jest to najprostsze, najłatwiejsze do zastosowania.

Ja wiem, że też jest – i rozumiem to – pewne przywiązanie do urządzeń pokładowych, które są wygodne, jako pewna skrzynka, którą się dostaje do użytkowania i o nic nie musimy się martwić. Przy ZSL-ach też się nie musimy o nic martwić, bo one tak samo działają w tle, jak urządzenie pokładowe.

Jeżeli chodzi o kwestie dostępności urządzeń w sieci dystrybucji, która jest po stronie Krajowej Administracji Skarbowej, i którą nam dostarcza wykonawca zewnętrzny, to nie powiedziałam panie prezesie, że te urządzenia tam są. Ja powiedziałam, że robimy wszystko i mamy zapewnienie, że w najbliższych dniach – chyba nawet w tym tygodniu... nie, od poniedziałku – te urządzenia się pojawiają. Pewnie jeszcze nie w ilości zadowalającej, ale to jest na start. I my będziemy dbali o to, żeby one pojawiły się w tych miejscach, gdzie są najbardziej potrzebne, czyli – jak powiedziałam – przy granicach naszego kraju.

Jeżeli chodzi o aplikację, to oczywiście do aplikacji jest potrzebny telefon. Rozumiem, że nie ma pełnego zaufania do kierowców i właściciele firm nie chcą, żeby kierowca z tego korzystał. Przyjęłam to już dawno do wiadomości i wielokrotnie panu prezesowi i wszystkim przewoźnikom o tym mówię. Natomiast jako rozwiązanie awaryjne, czy dla chętnych, może być stosowane. Nie jest też tak, że aplikacja jest tylko w języku polskim. Aplikacja jest w wielu językach, m.in. w rosyjskim, białoruskim, ukraińskim i oczywiście angielskim.

Była mowa o awariach, że nie można się logować do systemu. W tej sprawie oddam ekspertom głos. Natomiast wczoraj żadnej awarii nie było. Zatem, to nie jest tak, że wczoraj czy przedwczoraj system nie działał. My takich awarii nie odnotowaliśmy, z punktu widzenia całego systemu.

To, co też jest ważne. Pan prezes powiedział, że kaucje nie będą zwracane. To nieprawda. Kaucje za urządzenia viaTOLL będą zwracane. Jest procedura opisana na stronie [www.etoll.gov.pl](http://www.etoll.gov.pl). One już są obecnie zwracane w punktach obsługi starego viaToll-a i w nowych punktach obsługi. Można się tam udać z urządzeniem, urządzenie zostawić i dostać środki albo informację o tym, że zostaną one przelane na konto. Natomiast po 30 września jest bardzo prosta procedura: wysyła się zdjęcie urządzenia pokładowego (tak, żeby był widoczny numer seryjny) na wskazany adres skrytki pocztowej i w kolejności obsługi wniosków otrzymuje się zwrot środków z kaucji. Jest to też kwestia przeksięgowania salda, bo jest też tak, jak mówiła pani dyrektor uzupełniając moją wypowiedź.

Jeżeli chodzi o kwestie informacji o naruszeniach, która z automatu powinna być wysyłana do przewoźników, to zwracam uwagę, że obecnie w viaTOLL-u takiej funkcji nie ma. A nie jest tak, że się takie naruszenia nie zdarzają. Nie mówmy, że system viaTOLL nigdy nie miał naruszeń w awarii i przestojów, bo byłoby już duże nadużycie. Poza tym system viaTOLL nie jest w rękach państwowych. To też trzeba wyraźnie powiedzieć, że jest tam główny podwykonawca czy wykonawca i jeszcze kilku innych, zaangażowanych wykonawców jakby w całą filozofię tego systemu.

I jeszcze jedno ważne sprostowanie, które muszę zrobić, a które dotyczy e-biletu. E-bilet będzie dla pojazdów lekkich, więc nie dotyczy to pojazdów ciężkich. To jest rozwiązanie typowo autostradowe.

Poproszę jeszcze kolegę à propos dyrektywy, bezpłatnych urządzeń i statystyk dotyczących urządzeń.

### **Ekspert w Departamencie Poboru Opłat Drogowych MF Maciej Górski:**

Zacznę od pytania pana prezesa o ankietę, bo tutaj – jak widzę – w redakcji popełniliśmy błąd. Dlatego przytoczę dosłownie jak brzmiało w tej ankiecie pytanie do operatorów OBU/ZSL: „Proszę podać przybliżoną liczbę urządzeń OBU dostępnych u państwa w dystrybucji:” i liczba, która jest odpowiedzią na to pytanie. Drugie pytanie brzmiało: „Proszę podać przybliżoną liczbę urządzeń sprzedanych do tej pory przez Państwa firmę:” w związku z tym ta liczba odnosi się do liczby urządzeń. W sierpniu z deklaracji 20 dostawców wyszło nam, że to jest ponad 600 tys. urządzeń. To jest pierwsza rzecz o charakterze informacyjnym.

Powtórzę – 20 dostawców deklaruje, że w sierpniu mieli na stanie 600 tys. urządzeń. No tak, na początku powiedziałem, że zrobiliśmy błąd redakcyjny i odczytałem dosłownie treść pytania, jakie zostało zadane dostawcom w ankiecie, żeby w 100% rzetelnie przedstawić państwu tą sytuację.

Jeśli chodzi o drugą kwestię, którą też pan prezes poruszył, chciałbym doprecyzować, że na naszej stronie, jeśli chodzi o ulgę – tu było powiedziane, że do końca nie wiadomo, jak ona funkcjonuje, jakie są rozliczenia podatkowe – są wskazane podstawy

prawne. Jest podany art. 52ja ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, art. 38ea o podatku dochodowym od osób prawnych i art. 57aa o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne. To wszystko jest na naszej stronie. Pani minister bardzo dokładnie powiedziała, że osobno zaliczenie w koszty, osobno jeszcze ulga podatkowa 500 zł. Wszystko jest w przepisach i te przepisy już obowiązują.

Jeśli chodzi o kwestie audytu IT, to my jako administracja, działamy na podstawie i w granicach prawa. Wszystko też jest na naszych stronach. W zakładce „zamówienia publiczne” można znaleźć postępowanie na audyty bezpieczeństwa. Jest tam lista wykonawców. Można nawet sobie sprawdzić treść umowy, jaką Ministerstwo Finansów zawiera. Zatem, to nie jest tak, że ktoś robi te audyty bezpieczeństwa jakby wewnętrznie, tylko są zewnętrzni wykonawcy i ich lista też jest. Jeśli ktoś odrobinę poszuka, to wszystko to znajdzie na naszych stronach, łącznie z nazwami tych podmiotów.

Może na koniec oddałbym jeszcze głos panu ministrowi Kochowi, bo pewnie będzie chciał się do tego odnieść szerzej, od technicznej strony, zakupowej. Ta lista też wisi na naszej stronie, więc może pan sprawdzić, którzy dostawcy...

#### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie prezesie, bardzo uprzejmie pana proszę. Ja naprawdę bardzo pana szanuję i wie pan, że mam wielki sentyment do środowiska, ale zależy mi na pewnym porządku. Tym bardziej, że pan poseł Suchoń już dość długo czeka. Pana posła Laska też zapisuję. Teraz panu ministrowi oddam głos, potem panu posłowi Suchoniowi i panu posłowi Laskowi, a następnie, jeśli pan prezes będzie sobie życzył, to ponownie...przepraszam, zaraz pana posła zapiszę. Panie ministrze, oddaję panu głos.

#### **Ekspert w departamencie MF Maciej Górski:**

Przepraszam, jeszcze tylko dwie rzeczy. Jeśli chodzi o koszty, to system viaTOLL był wdrażany na sieci pierwotnie liczącej około 1500 km a koszty były znacząco wyższe. W Internecie też można znaleźć informacje na ile został wyceniony koszt budowy systemu e-TOLL. To jest kwota 448 mln zł, czyli mogą państwo za rok – wiem, że dla Komisji jest to bardzo interesujące zagadnienie – przy jakimś pierwszym rozszerzeniu zobaczyć czy ta cała operacja była finansowo efektywna dla sektora finansów publicznych. Nam wydaje się, że przy tym koszcie budowy, przy pierwszym rozszerzeniu, które nie będzie wymagało budowy bramownic naliczających, te koszty będą po prostu niższe i ten system się zwróci przy pierwszym rozszerzeniu.

Jeszcze jedno. My też na bieżąco monitorujemy jakość usług i też robimy tzw. tajemniczego klienta w sieci dystrybucji. Nasi „tajemniczy klienci” stwierdzili, że jakość usług jest poprawna. To ostatnia jakby rzecz.

#### **Doradca Ministra Finansów Przemysław Koch:**

Uzupełnię kwestię techniczną, dotyczącą audytu bezpieczeństwa, który wykonywaliśmy i co do którego szczegóły można znaleźć na naszych stronach. Audyt bezpieczeństwa miał na celu weryfikację bezpieczeństwa całego systemu, zarówno pod kątem przechowywania, przetwarzania danych, jak i pod kątem bezpieczeństwa teleinformatycznego, w szczególności odporności systemu na ataki hakerskie, które były weryfikowane w ramach testów penetracyjnych. Wszystkie znalezione podatności bezpieczeństwa z tych testów – w szczególności podatności o charakterze krytycznym czy wysokim – musiały być usunięte i pozytywnie przetestowane, zretestowane przed uruchomieniem produkcyjnym, bo takie mamy wewnętrzne procedury zarządzania oprogramowaniem w resorcie finansów. Zatem oprogramowanie, które ma takie podatności z testów, nie może być uruchomione. Tak więc, uruchomienie systemu świadczy o tym, że takie podatności zostały usunięte i system pozytywnie przeszedł testy bezpieczeństwa.

#### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Niezwykle cierpliwie czekający, pan poseł Mirosław Suchoń.

#### **Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Czekałem cierpliwie, bo muszę powiedzieć, że te uwagi, które pojawiły się ze strony pana

prezesa, i które dotyczą problemów, są zgodne z tym, co w ciągu ostatniego tygodnia miałem okazję usłyszeć. Zresztą byliśmy z panią minister na jednej z konferencji, gdzie również branża transportowa przedstawiała te wszystkie problemy.

Po tych rozmowach – nie tylko tam, bo to było szereg rozmów z przedstawicielami branży transportowej – mam tylko jedną refleksję, że to, co nie jest gotowe, po prostu nie powinno być wdrażane. Ja rozumiem, że jest takie ciśnienie, że trzeba to wdrożyć już teraz, bo będzie awantura itd. Natomiast mam głębokie przekonanie, że jeśli ma coś zaszkodzić, to lepiej dać sobie trochę więcej czasu, dopracować system, dopracować procedury – w tym przypadku doprowadzić do tego, że te urządzenia będą dostępne w takiej ilości, w taki sposób, że pokryją zapotrzebowanie. Bo widzimy wyraźnie, że to nie działa. Chyba jedynym dopracowanym elementem w systemie jest system kar: są nowe samochody świetnie wyposażone, które będą jeździć, kontrolować. Tak, od strony kar jest super – i tutaj gratulacje.

Natomiast przypominam sobie, że branża transportowa już na wiosnę – i to też jest zgodne z tym, co mówił pan prezes – bardzo mocno naciskała na to, żeby jednak pracować w formule partnerstwa. Mam poczucie, że tej formuły partnerstwa zabrakło i stąd te dzisiejsze problemy. Pamiętam, że nawet na jednym z posiedzeń Komisji pojawił się również ten temat i była naprawdę bardzo duża dyskusja właśnie na temat dostępności urządzeń, możliwości rejestracji i przygotowania wszystkich do tego procesu. Już wtedy nie wyglądało to najlepiej i to powinna być taka czerwona lampka, która powinna skutkować jakąś refleksją, wycofaniem się.

Zresztą nawet jak popatrzymy na slajd, to on dobrze oddaje tę atmosferę dyskusji. Bo są tu zestawione dwie cyfry: jedna mówi o liczbie dostępnych urządzeń, druga mówi o średniej dla pojazdów ciężkich miesięcznie. Jedna liczba od drugiej jest wyższa. Niby ta średnia urządzeń jest wyższa, ale wszyscy wiemy, że to tak nie wygląda. Bo przecież ta średnia to nie są ciągle co miesiąc te same pojazdy, tylko to są różne pojazdy. Zatem mam poczucie, że to jest próba... nie chcę użyć wyrazu „manipulacja”, ale mam wrażenie, że taka komunikacja nie sprzyja znalezieniu porozumienia. To jednak pokazuje, że ma wyjść „na nasze”, czyli jest dostępna odpowiednia ilość urządzeń, no bo przecież ten poziom miesięczny jest od tego niższy. Otóż, tak to nie działa i stanowczo sprzeciwiam się takiej komunikacji, gdyż ona nie buduje zaufania.

Powtórzę – kwestia rejestracji w systemie. Naprawdę, jeżeli w całej Polsce słyszę na różnych spotkaniach, że to po prostu nie działa, że ten system jest niewystarczająco wydolny na etapie rejestracji – ja rozumiem, że później on może działać, bo mamy kumulację i pewnie więcej firm musi zarejestrować się w krótkim czasie – to jednak miałbym apel, żeby nie zawęzać tego czasu, żeby jednak go troszeczkę wydłużyć.

Ja też mam pewne doświadczenie w IT i wiem, jak to wygląda. Taka kumulacja zawsze wyłoży każdy system, nawet najlepiej przygotowany. No, bo jednak, kiedy trzeba przeprowadzić pierwszy proces rejestracji, nie ma migracji, wszystko jest utrudnione, to jest „wąskie gardło”. Dlatego uważam, że jeżeli pracują przy tym systemie osoby odpowiedzialne i doświadczone w sferze IT, to powinny mieć tę świadomość i odpowiednio nakreślić ten problem. Wydaje się, że tego brakuje.

Kwestia dostępności urządzeń. Oczywiście jest to szerszy temat. Ja już nie chcę go rozwijać, ale przeniesienie odpowiedzialności za to czy urządzenia działają, czy nie, na de facto przewoźników, bez odpowiedzialności – tak, jak to jest do tej pory – po stronie dostawcy itd., to też nie jest system, w którym wydaje się, iż te relacje są partnerskie.

Pojawiła się też kwestia, która tu nie wybrzmiała, ale mam nadzieję, że została wyjaśniona. Chodzi o kwestię poboru dodatkowych opłat przez pośrednika wybranego przez ministerstwo. To wybrzmiało w trakcie ostatniej konferencji w Tęgorozie (bodajże). Tam był to bardzo poważny problem, bo chodzi o kilkadziesiąt euro opłaty od każdego urządzenia, której wymaga się w trakcie rejestracji urządzenia. Jeżeli ten operator (pośrednik) jest wybrany przez państwa, to jednak nie powinno się stosować różnego rodzaju dodatkowych opłat, bo to nasuwa podejrzenie, że być może został wybrany ze względu na niższą cenę, ale odbija to sobie na tym pośrednictwie. Tak przynajmniej rozumiem te uwagi, które wtedy były zgłaszane. Stąd bardzo prosiłbym o wyjaśnienie.

Nie chcę już powtarzać wszystkich argumentów, o których wcześniej tu była mowa, ale na koniec mam wniosek. Otóż, chyba wszyscy mamy takie poczucie, że ten system nie jest do końca przygotowany i w tej formie, w jakiej jest, nie powinien zostać w tym terminie wdrożony. Powinien być czas na to, aby rzeczywiście można byłoby to nazwać miękkim startem, który każdemu daje szansę zaistnienia w tym systemie.

I ostatnie zdanie na temat poboru opłat, na temat rejestracji w sferze prywatnej, choć wiem, że nie o tym rozmawiamy. Jednak naprawdę, to podawanie numeru PESEL, logowanie się przez konto bankowe albo zaufany podpis! Jeździmy po drogach płatnych w całej Europie i nigdzie nie ma tak bardzo rygorystycznych warunków, żeby założyć konto i zapłacić za przejazd drogą. Naprawdę nie wiem po co rządowi PESEL, po co rządowi podpis zaufany albo logowanie przez konto bankowe, jeżeli chodzi tylko o to, żeby właściciel czy poruszający się pojazdem o wskazanym numerze rejestracyjnym wniósł opłatę za autostradę. Są to niepotrzebne utrudnienia. Nie chcę już tego rozwijać, ale uważam, że to jest bardzo, ale to bardzo złe podejście komplikujące całą sprawę. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Robert Kwiatkowski i pan poseł Lasek.

**Poseł Robert Kwiatkowski (Lewica):**

Chciałem rozwinąć pewne wątki, które zasygnalizował już pan poseł Suchoń. Zrobię to krótko i zacznę od końca, bo mamy trochę inne podejście. Pan poseł apelował, żeby rozważyć przesunięcie wprowadzenia systemu, skoro jest on nieprzygotowany. Ja myślę, panie przewodniczący – i to jest ten wniosek najważniejszy – że dobrze byłoby, aby nasza podkomisja zajęła się tym tematem np. na początku listopada. Rozumiem bowiem, że rząd, niezależnie od tego przez które ministerstwo jest reprezentowany, dalej uważa, że od 1 października ten system zostanie uruchomiony z sukcesem, tzn. nie będzie istotnych problemów, jakie zawsze się pojawiają. Ja chętnie bym – zwłaszcza mając na uwadze te krytyczne wypowiedzi prezesa Buczka, które są reprezentatywne dla całej branży – podsumował ten pierwszy miesiąc funkcjonowania systemu. Bo tu – odnosząc się do wypowiedzi pana posła Suchonia – raczej zgadzałbym się z jego prognozą. No, ale jeśli rząd życzy sobie sprowadzić na nasze głowy problemy – jak posłowie opozycji i przewoźnicy profesjonalni to przewidują – to oceńmy to i zobaczmy na ile nasze obawy okazały się uzasadnione, a na ile nie. I to jest pierwsza uwaga i pierwszy wniosek.

Drugi dotyczy pojazdów lekkich. Rozumiem, że docelowo ten system nie obejmuje tylko transportu profesjonalnego pojazdów ciężkich, ale także pojazdy osobowe. Pytanie: czy były prowadzone, czy są prowadzone rozmowy z innymi koncesjonariuszami, tzn. operatorami autostrad, którzy będą, poza tym systemem? Bo, z punktu widzenia odbiorcy – zresztą i użytkownika profesjonalnego, i zwykłej osoby fizycznej – to jest cały system, który działa tylko na wybranych autostradach. Oczywiście razem z odcinkami płatnymi jest tego większość, ale mamy też prywatnych koncesjonariuszy i z punktu użytkownika końcowego, może dobrze byłoby ten system uwspólnić. Jeżeli były takie prace czy rozmowy, to chciałbym się dowiedzieć jaki jest ich efekt. To wszystko. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję. Pan poseł Lasek.

**Poseł Maciej Lasek (KO):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, Wysoka Komisjo. Ja w zasadzie mam krótkie pytanie a właściwie uwagę. Otóż, jednym ze sposobów pobierania opłaty jest aplikacja pobierana na telefon komórkowy – aplikacja e-TOLL. Wszedłem do sklepu na tą aplikację, patrzę: Ministerstwo Finansów i liczba opinii (prawie 1,5 tys.) z czego dominującą opinią w skali 1-5, jest 1, dokładnie 1,6. Jak wejdzie się na opinie, które tutaj nie są anonimowe, ale pod nazwiskami składane, to okazuje się, że ta aplikacja – przynajmniej w tej chwili – to jest jakiś dramat. Przynajmniej przy takiej liczbie i przy takich opiniach, to ja, jako użytkownik smartfona, nie zdecydowałbym się na jej zainstalowanie. To są również opinie dotyczące rejestracji, małej intuicyjności. To absolutnie nie buduje zaufania do państwa, jeżeli za pieniądze publiczne organ administracji państwowej tworzy aplikację, która jest tak źle odbierana.

Przypomnę, że choćby aplikacja Obywatel – która jest, moim zdaniem, niezłym początkiem do tego, żebyśmy byli w e-Państwie – ma ponad dwa razy więcej pozytywnych opinii. Tam średnio jest chyba 3,5, co już nie jest złe.

Dlatego mam apel, aby tę aplikację, która będzie pomocna do uiszczania opłat dla kierowców korzystających czy prowadzących pojazdy lekkie, jak najszybciej poprawić, bo to nie buduje zaufania do państwa. Mówię to z punktu widzenia osoby, która też w IT miała duże doświadczenia, bo brałem udział we wdrażaniu dużego systemu dla ubezpieczyciela. Wiem, jakie są problemy i rozumiem, że to jest początek, ale jeżeli czyta się opinie, że aplikacja przez jakiś czas nie podnosiła bramek na którejs z autostrad... do dzisiaj nie podnosi? No właśnie, jeśli są zgłaszane takie problemy, to jest to aplikacja tylko do poboru opłat a nie do uproszczenia pewnych rzeczy. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję. Jeśli chodzi o wniosek pana posła Roberta Kwiatkowskiego, oczywiście przyjmuję go. Natomiast mam nadzieję, że zgadzamy się co do tego – i taki był postulat środowiska transportowego – żebyśmy panią minister i osoby odpowiedzialne za wdrożenie tego nowego systemu zaprosili zanim on zacznie funkcjonować – do czego się zobowiązałem. Stąd ten termin posiedzenia podkomisji. Oczywiście wniosek przyjmuję, bo z wieloma wypowiedziami polityków Lewicy się zgadzam, ale zgadzam się z taką, że „mężczyznę poznaje się po tym, jak kończy, a nie jak zaczyna”. Myślę, że nam wszystkim na tej sali zależy, żeby ten system został dobrze wdrożony. Tak więc, tą zasadę w praktyce wdrożymy w naszej podkomisji.

Przepraszam, ale czasem trzeba pół żartem, pół serio rozładować atmosferę. Wniosek oczywiście przyjmuję i tak będzie. Tak więc, już teraz zapraszam panią minister na kolejne posiedzenie podkomisji, po wdrożeniu systemu.

Oddaję głos pani minister. Pojawił się wątek niezwykle istotny, który poruszył pan poseł, dotyczący ewentualnego skomunikowania tego systemu z większą ilością odcinków płatnych. Prosiłbym też o odniesienie się do tego.

### **Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jeśli można, to zacząłabym od końca, czyli od uwag pana posła Laska dotyczących aplikacji na telefon. Faktycznie, te negatywne opinie głównie zamieszczane są przez kierowców pojazdów osobowych. Jak powiedziałam przy prezentacji, aplikacja i cały system w tym pierwszym etapie jest dedykowany dla pojazdów ciężkich, tych powyżej 3,5 tony. W związku z tym, żeby skorzystać z aplikacji trzeba się też zarejestrować w systemie. Rejestracja była dostępna od początku w trybie – nazywamy go – pełnym, stąd potrzeba podania szeregu danych, które się wiążą z naliczaniem opłat w tym pełnym wymiarze stawki dla pojazdu ciężkiego. Zaplanowane usługi dedykowane dla pojazdów lekkich – to grudzień tego roku. Taka była perspektywa, ale powiem co wydarzyło się po drodze. Bo to nie tak, że nie zrobiliśmy nic.

W związku z tym, że system e-TOLL został uruchomiony 24 czerwca dla pojazdów ciężkich i korzystających z pojazdów viaAUTO na wszystkich odcinkach dróg, więc również na tych autostradach, gdzie funkcjonuje jeszcze manualny system poboru opłat. Ta aplikacja nie ma za zadanie otwierać szlabanu, dlatego że to nie jest videotolling. Docelowo szlabanu ma nie być. Aplikacja w ogóle nie wymaga szlabanu. Na razie on jest, więc musieliśmy uruchomić rozwiązanie zastępcze, czyli pętlę indukcyjną, która działa w momencie, kiedy pojazd podejżdza do szlabanu, czy też manualną obsługę w zależności od tego jakie jest natężenie ruchu na tych pasach. Jesteśmy zatem w takiej trudnej przejściowej technologicznie sytuacji, że mamy ciągle do grudnia działający manualny system poboru opłat i rozwiązanie już e-TOLL-owe w pierwszym okresie dedykowane dla pojazdów ciężkich i dla pojazdów z viaAUTO, które też z tego pasa e-TOLL-owego na autostradzie mogą i powinny korzystać. I właśnie wsłuchując się w te głosy, komentarze, wdrożyliśmy uproszczoną rejestrację, żeby po pierwsze – już docelowo – dla kierowców pojazdów osobowych lekkich był prosty sposób założenia konta w systemie (ale nie tylko, bo i dla pojazdów ciężkich i osób fizycznych prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą). Dodatkowo pracujemy nad rozwiązaniami w aplikacji, dedykowanymi dla tych osób i dla pojazdów lekkich. Do tego jeszcze e-bilet, który ma się poja-

wić na grudzień, kiedy to bramki zostaną podniesione. Tak więc, nie będzie problemu, że aplikacja nie otwiera bramki, bo jej zadaniem nie jest otwieranie bramki, gdyż tej bramki ma nie być.

Kwestia koncesjonariuszy – logicznie przechodząc, bo jesteśmy przy autostradach i pojazdach lekkich. Przepisy ustawy dają możliwość koncesjonariuszom wystąpienia z wnioskiem do Ministerstwa Infrastruktury o zmianę umowy, a do Krajowej Administracji Skarbowej o przejście na system poboru opłat Szefa KAS, czyli system e-TOLL. Na razie pełen system dedykowany dla autostrad nie działa jeszcze – jak powiedziałam będzie od 1 grudnia 2021 r. – i koncesjonariusze jeszcze z taką inicjatywą, i z wnioskami do nas nie wystąpili. Natomiast jak system będzie gotowy i będzie funkcjonował, to myślę, że my też zaczniemy się dopytywać, i z naszej strony będzie inicjatywa. W tej chwili jest to trochę za wczesny moment na to, żeby do takiego dialogu przystąpić.

Nie wiem czy mogę to mówić, bo nie chcę nikogo reklamować. Zatem nazwy nie powiem, ale pojawiają się rozwiązania wśród dostawców płatności autostradowych różnego typu, które właśnie w tym modelu rynkowym integrują rozwiązania płatnościowe koncesyjne z e-TOLL-em. Zarówno dla pojazdów ciężarowych, jak i dla pojazdów lekkich. Tak więc, ten model wolnorynkowy też tutaj trochę zadziałał.

Odnośnie do wypowiedzi pana posła Suchonia i nawiązując do stanowiska branży przewoźników. Słyszymy o tym, że system nie jest gotowy. Otóż, system działa i funkcjonuje. Oczywiście, tak jak w każdym nowym dużym systemie jakieś błędy na pewno się pojawiają. Jestem odpowiedzialną osobą, też sporo systemów w życiu wdrażałam. Błędy na pewno się pojawiają i będą się pojawiać, natomiast system działa. To, co stwarza jakby wrażenie niegotowości polega na tym, że całe podejście do poboru opłat ma jakby zmienioną filozofię. Nie ma modelu monopolistycznego dostarczania urządzeń. Tak działa via-TOLL: urządzenia są dostarczane przez wykonawcę zewnętrznego i jest model kaucyjny. Tutaj była decyzja zapisana w przepisach prawa, że podejście jest inne: nie ma jednego monopolisty (np. państwo, które by działało przez wykonawcę zewnętrznego, bo nie ma takiej możliwości) do dostarczenia urządzeń i nie ma jednego typu urządzenia. Jest model rynkowy oparty o technologię geopozycjonowania satelitarne, która zresztą jest przyszłością, jeśli chodzi o pracę, o spojrzenie Komisji Europejskiej na pobór opłat drogowych. W związku z tym, to wrażenie niegotowości – w moim odczuciu i z rozmów z branżą – jest spowodowane tym, że jest pewne rozczarowanie zmianą tego podejścia i zmianą modelu, w jakim funkcjonujemy: z zamkniętego na otwarty.

Pan poseł zarzucił manipulację danymi. Ja wyraźnie powiedziałam: średniomiesięcznie szacujemy, że to 800 tys. pojazdów. Ja nie powiedziałam, że to 510 tysięcy i koniec. Bo to nie jest jeden do jednego. I ja to powiedziałam, panie pośle, przy okazji prezentacji i później, kiedy odpowiadałam na pytania. Tak więc, tych pojazdów jest więcej. Liczymy, że około 800 tysięcy. Przypominam tylko, że te dane są na połowę sierpnia. Aktualne dane będziemy mieli być może w przyszłym tygodniu, bo nie pamiętam jaki jest termin na odpowiedzi ankiety. Oczywiście wzięcie udziału w ankiecie jest dobrowolne, choć mam nadzieję, że większa liczba dostawców odpowie na ankietę. Natomiast po raz kolejny powtórzę, że z kontaktów z dostawcami wiemy, że tych urządzeń będzie, czy już jest w tej chwili, więcej niż te dane, które tu były prezentowane. W prezentacji są dane na połowę sierpnia.

Co do kwestii wymagania numeru PESEL, stosowania profilu zaufanego i innych tego typu metod autoryzacji, my po prostu wpisujemy się w politykę informacyjną czy też nowoczesne rozwiązania, jakie w e-usługach administracji rządowej są stosowane. Stąd skorzystanie właśnie z profilu zaufanego czy e-Obywatela, i skorzystanie z tego, co już w urzędzie skarbowym jest dostępne, czyli login i hasło. Jeżeli ktoś chce sobie poprzez stronę e-TOLL założyć konto w inny sposób, to też jest to możliwe.

Co do kwestii poboru tych dodatkowych... Acha, powiem jeszcze, odnośnie do dostępności urządzeń i tego, że tych urządzeń nie ma i nikt ich nie kupuje, to też do końca tak nie jest. Jak powiedziałam, tam, gdzie mam możliwości, staram się odpytywać i wiem, że wielu przedsiębiorców decyduje się na rozwiązania GPS, ZSL i te rozwiązania już mają, tylko po prostu w tym modelu jest zmiana. Zmiana z modelu zamkniętego na model otwarty zawsze jest trudna.

Co do kwestii pośrednika, to poproszę panią dyrektor.



**Zastępca dyrektora departamentu MF Katarzyna Paterak-Kondek:**

W tym temacie Skarb Państwa przyjął takie rozwiązanie, które zresztą wynika z przepisów, że zastosowano inne podejście niż dotychczas, tzn. integratora dostawców kart flotowych. Tak więc, Skarb Państwa przeprowadził postępowanie na wybór podmiotu, który zapewni dostawców kart flotowych. I to po stronie tego integratora istnieje obowiązek określenia zasad współpracy, oczywiście w drodze negocjacji biznesowych. Tak więc, to są tematy, w które Skarb Państwa nie ingeruje. I w związku z tą szeroką zmianą podejścia, o której powiedziała pani minister, też jest taki schemat. Zatem my jako Skarb Państwa, nie ingerujemy w ustalenia, które prowadzi PolCam z dostawcami kart flotowych. A ponieważ nie ingerujemy, nie jesteśmy w stanie ani wpłynąć na ustalenia, jakie strony poczynią, ani im tych ustaleń narzucić. Zatem, jeżeli strony porozumiały się w ten sposób, że zgodziły się na propozycję taką, że są dodatkowe opłaty, to jest to wynik tylko i wyłącznie biznesowych ustaleń stron.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń chce dopytać? Bardzo proszę.

**Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):**

Panie przewodniczący, tylko dwie refleksje, bo wydaje się, że jednak ciężko będzie znaleźć ten wspólny punkt. Pani minister, jeżeli po państwa stronie są czyste intencje, to ta ilość pojazdów, którą państwo szacują, powinna się znaleźć na tym slajdzie. Tej informacji nie ma, a wszyscy wiemy, że słowa zostają na Komisji, a slajd później jest w różny sposób dystrybuowany. Więc mam taką prośbę na przyszłość, żeby jednak ujmować te wszystkie ważne informacje, a nie tylko takie które, jeżeli ktoś zobaczy sam slajd, to będzie miał absolutnie zaciemniony obraz sytuacji. Mam takie poczucie, że to nie powinno iść w takim kierunku.

I druga rzecz, o której chcę powiedzieć, dotyczy dodatkowej opłaty dotyczącej integratora. To jednak jest sytuacja, w której państwo przekazali jednej z firm taką rzecz, jak pozycja monopolistyczna. Pani dyrektor była teraz uprzejma zauważyć, że to nie jest interes Skarbu Państwa, jak dogada się ten monopolista z tymi, którzy muszą korzystać z jego usług. Z całym szacunkiem, mam jednak takie poczucie albo braku zrozumienia tej sytuacji po stronie rządu, albo ciężko to w ogóle skomentować. Wybierają państwo firmę, która ma pozycję monopolistyczną i później mówią rynkowi: to teraz się dogadajcie. To oczywiste, że monopolista tę pozycję wykorzysta. Wydaje mi się, że jednak należałoby rozważyć zmianę tej formuły w taki sposób, żeby to było rzeczywiście konkurencyjne, a nie na zasadzie takiej, bo to rodzi różne podejrzenia. Nie chcę już wchodzić w szczegóły, ale uważam, że to nie tworzy zaufania pomiędzy obywatelem a państwem. Bardzo dziękuję panie przewodniczący za możliwość ustosunkowania się i wypowiedzenia uwag. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję. Bardzo sobie cenię pana zaangażowanie dla środowiska. Pan prezes Buczek jeszcze sygnalizuje, że chce zabrać głos, bardzo proszę.

**Prezes ZMPD Jan Buczek:**

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Oczywiście, już wcześniej sygnalizowałem, ale byłem ustawiony w kolejce i teraz bardzo dziękuję za udzielenie mi głosu.

Szanowni państwo, wiele wątków się tutaj przewinęło, ale ja spróbuję też, niejako ad vocem, odpowiedzieć na niektóre informacje uzyskane od przedstawicieli Krajowej Administracji Skarbowej. Otóż, pojawił się wątek kart flotowych. Ja go nie poruszałem uznając, że Krajowa Administracja Skarbowa popełniła jakiś błąd i że szybko go naprawi. Skoro jednak wybrzmiała ta sprawa, a jeszcze uzyskaliśmy wyjaśnienie od pani z Krajowej Administracji Skarbowej, że państwo się nie mieszacie do biznesowych relacji, bo takie sobie zrobiliście teraz założenie, to chciałem powiedzieć, że w warunkach przetargu nic takiego nie było. I w takim razie należałoby natychmiast przetarg unieważnić, bo gdyby były takie możliwości to może i moja organizacja by wystąpiła w tym przetargu i pewnie byśmy obsłużyli na innych zasadach, ale na pewno bardzo sprawnie, bo jeżeli się do czegokolwiek dotykamy, to realizujemy to bardzo sprawnie. Co więcej

uważam, że ta firma, jej nazwa też tutaj padła, jeżeli ta firma się zobowiązała za te pieniądze, które od naszego państwa otrzymała, zrealizować zadanie to powinna wykonać to zadanie i nie ściągać, tutaj użyję słowa „haraczu” od partnerów, którzy są w zasadzie w sytuacji bardzo trudnej.

Mamy również informacje, że nie tylko z tego powodu nie idzie rejestracja kart flotowych, ale że system jest niedostosowany. Bowiem, jeżeli przy rejestracji użytkownika za pośrednictwem karty flotowej użyje się jednego z parametrów – nie będę mówił którego, bo nie płacą mi za wskazywanie błędów – nie ma później możliwości zmiany sposobu rozliczenia, bo twórcy nie przewidzieli takiej możliwości.

Proszę państwa, w Niemczech satelitarny system monitorowania ruchu pojazdów był wdrażany z wyprzedzeniem wieloletnim. Tam firma Bosch, Siemens i kilka innych globalnych firm pracowały nad tym systemem wiele miesięcy, a później okazało się, że w testach jednak nie wychodziło to najlepiej. Niemcy zastosowały zwolnienie od jakichkolwiek opłat, bo już zamknięto system biletowy i przez 2 lata użytkownicy dróg mogli wykonywać przewozy bez jakichkolwiek opłat. Tam system przeszedł przez wszystkie audyty, również audyt pod względem bezpieczeństwa. Ale nie dla Skarbu Państwa, bo tutaj usłyszeliśmy, że audyt został wykonany pod względem bezpieczeństwa z punktu widzenia interesu państwa. Ja żądam obiektywnego, partnerskiego potraktowania i chciałbym, żeby audyt niezależny ocenił na ile bezpieczny jest użytkownik w rękach twórców tego systemu.

W związku z tym nie zgadzam się z taką odpowiedzią, że audytujecie państwo na bieżąco, bo to wynika z przepisów. Z przepisów wewnętrznych pewnie tak, ale skoro stosujecie system wobec obywatela, to obywatel też musi mieć pewność, że jego prawa tutaj zostały poważnie potraktowane. Pan, który wyjaśniał, w zasadzie wyjaśnił mi, że słowo ZSL zostało wpisane niechcący do tej prezentacji. Nie odpowiedział, ile jest urządzeń ZSL, oprócz OBU, które w ilości 644,7 tys. zostały zaprezentowane. Przecież ZSL mamy o wiele więcej, więc tych urządzeń powinno już być naprawdę sporo, a wiem również, że tak nie jest.

Ja akurat z tym panem różnię się tym, że w swoim życiu funkcjonowałem na własny rachunek i musiałem sobie na swoje życie zarobić, więc wiem jak to się wydaje pieniądze. Kiedy powiedziałem o biznesowym podejściu, że nikt by sobie nie pozwolił na to, żeby wyrzucić funkcjonujący system do śmieci, to pan mi powiedział, że ponad 400 mln wydano, więc z punktu widzenia Skarbu Państwa, jest to dobry wynik, bo na viaTOLL wydano więcej. Otóż, proszę pana, jeżeli pan kupuje Mercedesa i wyda pan na niego dużo pieniędzy, to po 10 latach oczywiście może pan kupić elektryczny samochód za dużo niższe pieniądze, co nie oznacza, że gdy pan zapłaci swoimi pieniędzmi, to pan nie wyrzuci Mercedesa do kosza, tak jak ten system, za który państwo zapłaciliście również moimi pieniędzmi. Zatem, to są zupełnie inne podejścia do troski o interes państwa, o finanse państwa i uważam, że ten stary system mógł sobie swobodnie funkcjonować.

Nieprawdą jest, że ma zewnętrznego operatora. Operatorem jest państwowa instytucja. Państwo przejęliście ten system już dawno i on już w zasadzie był dawno przeznaczony do wygaszenia, ale ponieważ nie wyrabiano się z e-TOLL, więc krótkimi skokami, po 3 miesiące, przedłużano ten okres funkcjonowania.

My rozumiemy, że jeżeli ma wejść nowy system, nowy, oryginalny, szyty na miarę, to będą potknięcia. Jakie ja wówczas, podczas tych spotkań składałem deklarację? My chcemy płacić daniny na rzecz państwa, ale chcemy też systemu dobrze funkcjonującego. Dziś dowiadujemy się, że bilety są co prawda, ale przeznaczone dla osobowych samochodów. Ten stary system już jest w tej chwili nie do odtworzenia, bo proces wygaszania nastąpił. Natomiast decyzja o jego wygaszeniu bez posiadania nowego systemu, który mógłby równolegle pracować przez wiele miesięcy, który również równolegle moglibyśmy na żywym organizmie testować przez wiele miesięcy i stopniowo byście państwo przechodzili na ten nowy system, była przedwczesna, jeżeli już rzeczywiście trzeba było funkcjonujący system zełomować. Z mojego gospodarskiego punktu widzenia, wcale nie trzeba było go zełomować. Można było rozwinąć ten nowy system i z czasem ten proces samoistnie by nastąpił. Nie wyrzucono by mnóstwo, również moich, pieniędzy tylko dlatego, że kilku panom, którzy się na chwilę pojawili w Ministerstwie Finansów, podobał

się zupełnie nowy system. Dzisiaj tych panów tu nie widać a niedoróbka została i z tym będziemy się borykać naprawdę długo.

I jeszcze jedna uwaga. System e-TOLL, szanowni państwo, nie będzie wdrożony – chcę to wyjaśnić wszystkim – od 1 października. On już w tej chwili miał funkcjonować. Tylko, że on funkcjonuje bardzo ułomnie. Natomiast za 13 dni już nie będzie wsparcia w poborze opłat ze strony viaTOLL. ViaTOLL zbiera dzisiaj 6 mln dziennie, proszę państwa. Więc nie będzie do Krajowej Administracji Skarbowej przyływu środków płynących tym kanałem, a jestem pełen obaw, że system ten niestety nie będzie w stanie zarejestrować. Jak państwo sobie wyobrażacie zarejestrowanie 90% uczestników w 13 dni, skoro przez tyle dni ledwie przebrnęło przez tę barierę 10% użytkowników? Przez to jest praktycznie nierealne.

Proszę państwa wczoraj system przestał działać. Po kilku godzinach od chwili, kiedy przestał działać, pojawił się baner, że z powodów technicznych będzie zamknięty. My to obserwujemy. My naprawdę śledzimy na bieżąco działania i proszę nie mówić, że to było planowe wyłączenie. Takie rzeczy wyglądają zupełnie inaczej, zupełnie inaczej się planuje. A poza tym, co jest z tymi użytkownikami, którzy w tym czasie nie mogą się ani zarejestrować, ani zająć, niczego nie mogą sprawdzić? Takich rzeczy się nie robi w ciągu dnia, robi się najczęściej w nocy pomiędzy godziną 2.00 a 3.00, po to, żeby zminimalizować uboczne skutki.

Moim zdaniem ten system nie działa należycie. Chciałbym, żeby nie było żadnych problemów, ale również wyczuwam, że zetkniemy się naprawdę z poważnymi kłopotami od 1 października. Wydaje mi się, że będzie duży kłopot z obsługą transportową naszej gospodarki. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że toczą się też inne Komisje, będziemy musieli zmierzać do końca. Jeszcze udzielię głosu panu przewodniczącemu Polaczekowi i poproszę panią minister o ustosunkowanie się.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Ja krótko, jeszcze tytułem uzupełnienia, jedno konkretne pytanie na tu i teraz. Gdyby pani minister ewentualnie tutaj nam powiedziała, jaki jest sumarycznie średni wpływ dzienny z nowego systemu e-TOLL w tych ramach, w których on funkcjonuje? Mówię tu o liczbie użytkowników, którzy w tym systemie już funkcjonują.

Korzystając z tej ciekawej prezentacji Krajowej Administracji Skarbowej, odnoszącej się między innymi do sieci dróg płatnych na długości ponad 3660 km, dodam, że na prezentowanej mapce można zauważyć taką prawidłowość, że na wschód od Wisły mamy wyjątkowo ubogą infrastrukturę, np. DK2 Terespol – Warszawa, to jest taki najbardziej czytelny przykład. Nie wdając się w szczegóły pytanie jest takie: kiedy Krajowa Administracja Skarbowa i w jakim zakresie ewentualnie uruchomi I etap rozszerzenia dotychczasowego zakresu dróg płatnych? I ewentualnie, gdyby pani minister mogła wskazać z punktu widzenia Krajowej Administracji Skarbowej, te preferencje ewentualnie nowych odcinków, które byłyby włączane w ten system, który będzie już funkcjonował po 1 października bieżącego roku.

**Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Panie minister, bardzo proszę.

**Sekretarz stanu w MF Magdalena Rzeczkowska:**

Dziękuję serdecznie. Tutaj jeszcze odnośnie do wystąpienia pana prezesa Buczka, to ja za chwilę oddam głos tutaj dyrektorowi Kochowi odnośnie do kart flotowych i tych kwestii rejestracji przez flotowców, żeby się wypowiedział. Natomiast odpowiadając na pytania pana przewodniczącego, jeżeli chodzi o ten średni wpływ dzienny, to ja tutaj nie mam teraz tych danych. Jeżeli mogę, chciałabym pisemnie odpowiedzieć. Cała kwota, nie chciałabym skłamać, przekracza 2 mln zł, ale jak to średnio dziennie wygląda – nie mam tych danych.

Jeżeli chodzi o rozszerzenie sieci dróg płatnych, tutaj polityka odnośnie do planowania dróg płatnych jest w rękach ministra infrastruktury. KAS jest tylko wykonawcą

tych decyzji i dostaliśmy informacje o zaplanowanym na przyszły rok, czyli na 2022 r., rozszerzeniu sieci dróg płatnych o 1500 km. Natomiast, co do szczegółów nie chciałabym się wypowiadać, bo po prostu nie znam tej siatki, ale decyzja jest po stronie ministra infrastruktury. My po prostu odpowiednio potem modelujemy system i bramownice (te wirtualne) do wymagań, które z Ministerstwa Infrastruktury spływają.

Teraz poproszę pana dyrektora o te floty.

#### **Doradca Ministra Finansów Przemysław Koch:**

Dobrze, jeżeli chodzi karty flotowe, to jak pani minister wcześniej powiedziała, system e-TOLL jest systemem otwartym i dajemy także możliwość skorzystania z rejestracji w systemie a następnie realizacji rozliczeń z pomocą pośrednika, którym jest emitent kart flotowych.

Jeżeli chodzi o gotowość systemu do obsługi tych czynności wykonywanych przez emitentów kart flotowych, to te czynności są realizowane w 3 etapach. Pierwszy to jest etap rejestracji. Ten etap został potwierdzony, przetestowany, uruchomiony produkcyjnie i nasz pośrednik, który tutaj integruje nasz system z emitentami kart flotowych, przekazał nam już informację, że kilkunastu emitentów kart flotowych jest gotowych do realizacji na środowisku produkcyjnym, rejestracji użytkowników systemu e-TOLL, którzy są także użytkownikami i posiadaczami kart flotowych.

Drugi etap to jest już etap, który na roboczo nazywamy etapem naliczeń i rozliczeń. Ten etap także został uruchomiony produkcyjnie, więc użytkownicy kart flotowych, którzy zostali zarejestrowani przez, mówiąc kolokwialnie, swojego flotowca, mogą już wyjechać na drogi i uiszczać opłaty w systemie e-TOLL, które to będą rozliczane za pośrednictwem emitenta karty flotowej.

Trzeci etap to etap autoryzacji płatności, gdzie źródłem pieniądza jest karta flotowa, czyli ten plastik, który jest w portfelach kierowców, którzy korzystają z usług emitenta kart flotowych. Tutaj intensywnie pracujemy nad tym etapem, żeby karta flotowa będąca w posiadaniu użytkowników dróg płatnych w Polsce mogła być także źródłem pieniądza zarówno na platformie usług płatniczych, gdzie można w kanałach zdalnych, wirtualnych, zrealizować płatność taką, jak doładowanie konta czy uiszczenie opłat za naliczone przejazdy w trybie z odroczonym terminem płatności, jak i np. w miejscach obsługi klienta, gdzie można będzie w terminalu płatniczym wykonać taką płatność kartą flotową. Ten trzeci etap i możliwość uruchomienia płatności kartami flotowymi mamy przewidziany do uruchomienia w najbliższych dniach a w szczególności on jest przewidziany do uruchomienia w dacie 24 września.

#### **Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):**

Dobrze, dziękuję bardzo. Szanowni państwo zmierzamy do końca naszego posiedzenia. Po pierwsze chciałem podziękować za niezwykle merytoryczną dyskusję, bo ona była i merytoryczna i myślę, że szczerą. Taka była intencja i o to chodziło. Dziękuję za to, że pani minister była osobiście z licznym gronem współpracowników, bo to nam ułatwiło na bieżąco otrzymanie odpowiedzi.

Kilka wniosków, które wydaje mi się, że z tej dyskusji wynikają. Po pierwsze będziemy prosili panią minister, żebyśmy jako podkomisja, mieli możliwość porównania tych liczb. Czyli poprosimy na koniec września i na koniec października o informację o liczbie zarejestrowanych aplikacji i tych urządzeń OBU, żebyśmy mieli taką liczbę do porównania.

Odpowiadając na wniosek, który padł podczas naszego dzisiejszego posiedzenia, oczywiście zwołamy w tej sprawie kolejne posiedzenie, żebyśmy mogli na bieżąco jako podkomisja śledzić wdrażanie tego systemu.

Druga kwestia, apel do przewoźników, żeby jednak próbować tę aplikację ściągać, testować ją. Ja rozumiem krytyczne opinie o nowej aplikacji. Natomiast w mojej ocenie wartością dla tego procesu, który w tej chwili zachodzi, będą wszelkiego rodzaju opinie od przewoźników czy za pośrednictwem różnego rodzaju organizacji. Jeżeli ktoś ma życzenie, żeby ocenić tę aplikację na 1, to oczywiście ma do tego prawo, ale każdy komentarz, każdy merytoryczny komentarz od każdego przewoźnika, że taki element ocenia krytycznie, że to nie zadziałało itd., to jedyny sposób na poprawienie tej aplikacji. Potrzebne są merytoryczne uwagi i opinie. Do tego bardzo gorąco namawiam.

W mojej ocenie, kolejny wniosek, który bardzo mocno wybrzmiał, to jest jednak oczekiwanie środowiska do większej ilości czy możliwości w ogóle nabycia większej ilości urządzeń. Tutaj apel i prośba do pani minister, wszelkimi legalnymi metodami jakie mamy motywujemy te podmioty, które te urządzenia produkują, dostarczają, żeby tych urządzeń była wystarczająca ilość. Myślę, że nie popełnię nadużycia, jeżeli tak podsumuję również głos pana prezesa Buczka. Jeżeli mamy taką możliwość, żeby wykorzystywać duże organizacje przewoźników do tego procesu, to też ich wykorzystajmy do dystrybucji tych urządzeń, żeby to poszło sprawniej, szybciej i efektywniej. To drugi wniosek.

I trzecia kwestia, która musi wybrzmieć i o której przewoźnicy muszą wiedzieć, bo jeszcze raz podkreślam, że ponadpolitycznie z całą pewnością łączy nas niezwykle szacunek dla tej branży, która sobie niezwykle ciężką pracą zdobyła pozycję lidera na rynku przewozów w Europie, że w tym okresie wdrażania nowego systemu, powinni otrzymywać informacje o tym, że coś nie zadziało, czy urządzenie, czy kierowca itd. Natomiast nie mogą być naliczane w tym okresie opłaty. Gdyby taka informacja również się ze strony państwa pojawiła, to myślę, że będziemy zobowiązani. Na tym pierwszym etapie bardzo za to dziękuję.

Proszę o te informacje, o których mówiłem, do pani minister. Publicznie deklaruję, że jeszcze w tym roku zwołam kolejne posiedzenie podkomisji właśnie w tej sprawie, żebyśmy jako podkomisja na bieżąco analizowali i sprawdzali, jak ten system jest wdrażany.

Wszystkim państwu posłom, wszystkim gościom, szczególnie panu prezesowi Buczkowi, który zabierał tutaj bardzo aktywnie głos dziękuję za udział w tej dyskusji i mam nadzieję, że wdrożymy ten proces w taki sposób, że i przewoźnicy będą zadowoleni, i pani minister będzie miała poczucie satysfakcji, że środki spłynęły. A my, jako Komisja Infrastruktury, będziemy się mogli cieszyć z tego z kolei, że możemy budować nowe drogi, bo o to w tym wszystkim chodzi, żeby Polskę wzmacniać i ją czynić jak najsilniejszą.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu i zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.