

Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60

Opracowano na
podstawie: t.j.
Dz. U. z 2025 r.
poz. 889.

U S T A W A

z dnia 21 marca 1985 r.

o drogach publicznych¹⁾**Rozdział 1****Przepisy ogólne**

Art. 1. Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Art. 2. 1. Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie:

- 1) drogi krajowe;
- 2) drogi wojewódzkie;
- 3) drogi powiatowe;
- 4) drogi gminne.

2. (uchylony)

3. Drogi publiczne ze względów funkcjonalno-technicznych dzielą się na drogi zamiejskie i ulice oraz klasy, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418).

Art. 2a. 1. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa.

¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 166 z 30.04.2004, str. 124). Dane dotyczące ogłoszenia niniejszego aktu prawa Unii Europejskiej dotyczą jego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

2. Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Art. 3. Drogi publiczne ze względu na ich dostępność dzielą się na:

- 1) drogi ogólnodostępne;
- 2) drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) pas drogowy – wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga;
- 2) droga – budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
- 2a) urządzenie drogi – obiekt lub urządzenie, w tym obiekt lub urządzenie budowlane, związane funkcjonalnie z drogą lub ruchem drogowym, w tym kanał technologiczny;
- 2b) urządzenie obce – obiekt lub urządzenie, w tym obiekt lub urządzenie budowlane, w szczególności wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłe, telekomunikacyjne lub elektroenergetyczne, niezwiązane funkcjonalnie z drogą lub ruchem drogowym, z wyjątkiem kanału technologicznego;
- 3) (uchylony)
- 4) (uchylony)
- 5) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów, składającą się z pasa albo pasów ruchu, z wyjątkiem torowiska wydzielonego z jezdni;
- 6) (uchylony)
- 7) (uchylony)
- 8) zjazd – część drogi publicznej łączącą jezdnię z nieruchomością gruntową usytuowaną poza pasem drogowym, stanowiącą bezpośrednio miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

- 9) skrzyżowanie – część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych albo jezdni jednej drogi publicznej w jednym poziomie;
- 9a) węzeł – część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych na różnych poziomach;
- 10) droga ekspresowa – drogę:
 - a) której jezdnie główne lub jezdnie główna są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych,
 - b) łączącą lub krzyżującą się na różnych poziomach z innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo skrzyżowań z drogami publicznymi,
 - c) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 11) autostrada – drogę:
 - a) której jezdnie główne są przeznaczone wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych,
 - b) posiadającą, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub oddzielone wyjątkowo – w inny sposób,
 - c) łączącą lub krzyżującą się na różnych poziomach z innymi drogami transportu lądowego i wodnego,
 - d) oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 11a) (uchylony)
- 11b) droga o znaczeniu obronnym – droga publiczna lub jej odcinek, wyznaczona w okresie pokoju, przewidziana do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych;
- 12) drogowy obiekt inżynierski – most, wiadukt, tunel, przepust i konstrukcję oporową, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
- 13) obiekt mostowy – most i wiadukt, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
- 14) (uchylony)
- 15) (uchylony)
- 15a) kanał technologiczny – ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji;

- a) urządzeń infrastruktury technicznej związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego,
 - b) linii telekomunikacyjnych wraz z zasilaniem oraz linii elektroenergetycznych, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 16) (uchylony)
 - 17) budowa drogi – wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę;
 - 18) przebudowa drogi – wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego;
 - 19) remont drogi – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym;
 - 20) utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej;
 - 21) ochrona drogi – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu;
 - 22) zieleń przydrożna – roślinność umieszczoną w pasie drogowym, mającą na celu w szczególności ochronę użytkowników drogi przed oślepieniem przez pojazdy nadjeżdżające z kierunku przeciwnego, ochronę drogi przed zawiewaniem i zaśniewaniem, ochronę przyległego terenu przed nadmiernym hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby;
 - 23) reklama – umieszczone w polu widzenia użytkownika drogi tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe w rozumieniu art. 2 pkt 16b i 16c ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, 1907 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 527 i 680), a także każdy inny nośnik informacji wizualnej, wraz z jej elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, niebędący znakiem drogowym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), ustawionym przez gminę znakiem informującym o obiektach zlokalizowanych przy drodze, w tym obiektach użyteczności publicznej, znakiem informującym o formie ochrony zabytków lub

- tablicą informacyjną o nazwie formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 115 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940);
- 24) dostępność drogi – cechą charakteryzującą gęstość połączeń danej drogi z innymi drogami przez skrzyżowania lub węzły oraz zakres dostępu do drogi przez zjazdy;
- 25) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 35a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 26) transeuropejska sieć drogowa – sieć drogową na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określoną w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 27) służby ratownicze – jednostki ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 188) oraz zespoły ratownictwa medycznego w rozumieniu ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2025 r. poz. 91 i 637);
- 28) ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego – strategiczną analizę wpływu wariantów planowanej drogi na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci dróg publicznych znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanej drogi;
- 29) audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – niezależną, szczegółową, techniczną ocenę cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi publicznej pod względem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- 30) (uchylony)
- 31) (uchylony)
- 32) uczestnik ruchu drogowego – uczestnika ruchu drogowego w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3, Dz. Urz. UE LI 128 z 19.05.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 14.02.2019, str. 1.

- 33) inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- 34) interoperacyjność – zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych, informacji i wiedzy;
- 35) aplikacja ITS – operacyjne narzędzie zastosowania ITS;
- 36) usługa ITS – dostarczanie aplikacji ITS w określonych ramach organizacyjnych i operacyjnych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników w obszarze transportu drogowego, efektywności i wygody ich przemieszczania się, a także ułatwiania lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;
- 37) użytkownik ITS – każdego użytkownika aplikacji lub usług ITS, w tym podróżnych, szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, użytkowników i zarządców dróg, podmioty zarządzające pojazdami w transporcie osób lub rzeczy oraz służby ustawowo powołane do niesienia pomocy;
- 38) szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego – niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego lub urządzeniem wspomagającym ruch, a także kierujących motocyklem, osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej;
- 39) interfejs – połączenie między systemami, które zapewnia ich łączenie i współpracę;
- 40) ciągłość usług – zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na obszarze Unii Europejskiej;
- 41) usługa EETS – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg w państwach członkowskich Unii Europejskiej, za użytkowanie których są pobierane opłaty z wykorzystaniem systemu elektronicznego poboru opłat, wypełnienie obowiązku uiszczenia tych opłat na obszarach EETS na podstawie umowy zawartej z dostawcą EETS;
- 42) obszar EETS – drogę, sieć dróg, most, tunel lub przeprawę promową na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na których opłaty za

przejazd pobiera się za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat wykorzystującego co najmniej jedną z następujących technologii:

- a) pozycjonowanie satelitarne,
- b) łączność ruchomą,
- c) technologię mikrofalową 5,8 GHz,
- d) naliczanie opłat w oparciu o automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych pojazdów;

42a) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS – podmiot pobierający opłaty za korzystanie z dróg publicznych na obszarze EETS znajdującym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

43) dostawca EETS – podmiot świadczący usługę EETS;

43a) umowa dotycząca obszaru EETS – umowę zawieraną między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na danym obszarze EETS, na podstawie której dostawca EETS jest uprawniony do świadczenia usługi EETS na tym obszarze;

44) użytkownik EETS – podmiot obowiązany do uiszczenia opłat, który zawarł umowę o świadczenie usługi EETS z dostawcą EETS;

44a) składniki interoperacyjności EETS – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które są przeznaczone do włączenia do usługi EETS, od których pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność tej usługi, w tym urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat i oprogramowanie;

44b) przydatność do stosowania w EETS – zdolność składnika interoperacyjności EETS do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego używania po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z usługą EETS w powiązaniu z systemem elektronicznego poboru opłat podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS;

44c) upoważniony przedstawiciel – przedstawiciela w rozumieniu art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568);

44d) usługa poboru opłat – usługę umożliwiającą korzystającym z dróg publicznych wypełnienie obowiązku uiszczenia opłat na obszarze EETS na podstawie jednej umowy, obejmującej:

- a) zagwarantowanie, że podmiot pobierający opłaty otrzymuje opłaty, które są należne od korzystających z dróg publicznych,

- b) umożliwianie wnoszenia opłat za pomocą powszechnie dostępnych usług płatniczych w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych (Dz. U. z 2025 r. poz. 611),
 - c) zapewnianie obsługi korzystających z dróg publicznych obowiązanych do wnoszenia opłat za przejazdy po obszarze EETS,
 - d) wdrażanie i stosowanie polityk, o których mowa w art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679, w celu ochrony przetwarzanych danych osobowych,
 - e) umożliwianie dostarczania użytkownikowi drogi urządzenia na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, jeśli jest ono wymagane w tym systemie;
- 45) rozporządzenie 2016/679 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.³⁾);
- 46) Krajowy Punkt Kontaktowy – Krajowy Punkt Kontaktowy, o którym mowa w art. 80k ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- 47) (uchylony)
- 48) (uchylony)
- 49) (uchylony)

Art. 4a. 1. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

Art. 5. 1. Do dróg krajowych zalicza się:

- 1) autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;
- 2) drogi międzynarodowe;

³⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.
2025-07-21

- 3) drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;
- 4) drogi dojazdowe do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);
- 5) drogi alternatywne dla autostrad płatnych;
- 6) drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.
- 7) (uchylony)

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.

2a. W przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.⁴⁾) minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu po zasięgnięciu opinii właściwych zarządów województw, w miastach na prawach powiatu – właściwych prezydentów miast, a w związkach metropolitalnych – właściwych zarządów tych związków, w drodze rozporządzenia, ustala przebieg istniejących dróg krajowych w celu zapewnienia ciągłości dróg krajowych.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 136 z 09.05.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 3, Dz. Urz. UE L 128 z 19.05.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 14.02.2019, str. 1.

Art. 6. 1. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa.

2. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa, po zasięgnięciu opinii zarządów powiatów i zarządów związków metropolitalnych, na obszarze których przebiega droga, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.

Art. 6a. 1. Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

2. Zaliczenie drogi do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga.

Art. 7. 1. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

2. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

3. Ustalenie przebiegu istniejących dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.

Art. 7a. 1. Organy właściwe w sprawach zaliczenia do kategorii i ustalenia przebiegu dróg, przekazując propozycje zaliczenia do kategorii lub propozycje ustalenia przebiegu dróg, wyznaczają termin do przedstawienia opinii, o których mowa w art. 5–7. Wyznaczony termin zgłaszania opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia doręczenia propozycji do zaopiniowania.

2. Niezłożenie opinii w przewidzianym terminie uznaje się za akceptację propozycji.

Art. 8. 1. Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi, są drogami wewnętrznymi.

1¹. Droga wewnętrzna przeznaczona wyłącznie do ruchu:

- 1) osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego albo
 - 2) pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego
- jest drogą rowerową.

1a. Podjęcie przez radę gminy uchwały w sprawie nadania nazwy drodze wewnętrznej wymaga uzyskania pisemnej zgody właścicieli terenów, na których jest ona zlokalizowana.

2. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu.

4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie znaków drogowych, sygnałów drogowych lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.

Art. 9. (uchylony)

Art. 10. 1. Organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii.

2. Pozbawienia drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii.

3. Pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Pozbawienie i zaliczenie nie może być

dokonane później niż do końca trzeciego kwartału danego roku, z mocą od dnia 1 stycznia roku następnego.

3a. Pozbawienie drogi o znaczeniu obronnym dotychczasowej kategorii jest możliwe jedynie w przypadku jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Przepis ust. 3 zdanie drugie stosuje się.

4. Nowo wybudowany odcinek drogi zostaje zaliczony do kategorii drogi, w której ciągu leży.

5. Odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej.

5a. Sejmik województwa może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej, o którym mowa w ust. 5. Ten odcinek drogi wojewódzkiej zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej.

5a¹. W przypadku, o którym mowa w ust. 5a, sejmik województwa nie może pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinka drogi krajowej, o którym mowa w ust. 5, zastąpionego autostradą lub drogą ekspresową.

5b. Zarząd województwa informuje zarząd powiatu o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5a, co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

5c. Rada powiatu może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi powiatowej odcinek drogi powiatowej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi wojewódzkiej, o którym mowa w ust. 5a. Ten odcinek drogi powiatowej zostaje zaliczony do kategorii drogi gminnej.

5d. Zarząd powiatu informuje wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia uchwały, o której mowa w ust. 5c, co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

5e. Odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi powiatowej. Przepisy ust. 5c i 5d stosuje się odpowiednio.

5f. Odcinek drogi powiatowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

6. Drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację.

7. Numery drogom, po zaliczeniu ich do kategorii dróg publicznych, nadają odpowiednio:

- 1) drogom krajowym i wojewódzkim – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) drogom powiatowym i gminnym – zarządy województw.

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy województw prowadzą rejestry numerów nadanych drogom.

9. Jednolite numery inwentarzowe, zwane dalej „JNI”, obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi rejestr JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom.

11. Dla poszczególnych kategorii dróg właściwy zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.

12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób numeracji oraz zakres, treść i sposób prowadzenia ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, a także treść i sposób prowadzenia rejestrów numerów nadanych drogom oraz rejestru JNI nadanych obiektom mostowym i tunelom, mając na względzie potrzeby zarządzania drogami publicznymi oraz gromadzenia danych o sieci tych dróg, w ramach jednolitej metodyki systemu referencyjnego.

Art. 11. (uchylony)

Art. 12. (uchylony)

Art. 12a. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwaną dalej „kartą parkingową”:

- 1) na drogach publicznych;
- 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż:

- 1) 1 stanowisko – jeżeli liczba stanowisk wynosi 6–15;
- 2) 2 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 16–40;
- 3) 3 stanowiska – jeżeli liczba stanowisk wynosi 41–100;
- 4) 4 % ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100.

Art. 12b. 1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853 i 1881) przy ogólnodostępnych stacjach ładowania:

- 1) na drogach publicznych,
- 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od stanowisk postojowych przeznaczonych dla pozostałych pojazdów samochodowych.

2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.

3. Ze stanowisk postojowych, o których mowa w ust. 1, mogą korzystać wyłącznie pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe – przez czas ładowania.

4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć stanowiska postojowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, również w miejscach, gdzie nie występują ogólnodostępne stacje ładowania, w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

Art. 13. 1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych:
 - a) w strefie płatnego parkowania,

- b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania;
- 2) (uchylony)
- 3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

2. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych;
- 2) przeprawy promowe na drogach publicznych.

3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, są zwolnione:

- 1) pojazdy:
 - a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, służb ratowniczych,
 - b) zarządów dróg,
 - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
 - d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,
 - e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 2) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.

3a. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, są zwolnione pojazdy:

- 1) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi;
- 2) służb ratowniczych, służb ratownictwa górniczego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa,

Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego;

3) zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg.

4. Od opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 2, zwolnione są:

- 1) ciągniki rolnicze i inne maszyny rolnicze;
- 2) pojazdy zaopatrzone w kartę parkingową.

5. Korzystający z drogi publicznej jest zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdu w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej.

6. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 5, następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.

Art. 13a. Zadania w zakresie budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych mogą być realizowane:

- 1) na zasadach ogólnych określonych w ustawie;
- 2) na zasadach określonych w przepisach o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 3) na zasadach określonych w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1637);
- 4) na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1469);
- 5) na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2023 r. poz. 140 oraz z 2025 r. poz. 620).

Art. 13b. 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a, pobiera się za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.

1a. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, pobiera się za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w

wyznaczonym miejscu, w określone dni lub codziennie, w określonych godzinach lub całodobowo.

2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

2a. Śródmiejską strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy, lub na obszarze uzdrowiska (strefa ochrony uzdrowskiej A i B) lub obszarze ochrony uzdrowskiej (strefa ochrony uzdrowskiej A i B), jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2, a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

2b. Ustalenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, w tym ustalenie wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, wymaga uprzedniego przeprowadzenia przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta) analizy, która określi:

- 1) rotację parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania;
- 2) zakładany poziom rotacji parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, z uwzględnieniem różnych poziomów wysokości opłat za postój w tej strefie.

3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania.

4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania:

- 1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać:
 - a) w strefie płatnego parkowania – 0,15 % minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773),

b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania – 0,45 % minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w lit. a;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;

3) określa sposób pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

4a. Ustalając wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, rada gminy (rada miasta) bierze pod uwagę wyniki analizy, o której mowa w ust. 2b.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca postoju. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny postoju, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20 % za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę postoju. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny postoju nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę postoju.

6. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:

1) wyznacza w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na postój pojazdów, w tym stanowiska przeznaczone na postój pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;

1a) wyznacza, w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

7. Opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi.

8. Zarząd drogi albo zarządca drogi wykonuje obowiązek, o którym mowa w:

1) art. 13 ust. 1 lit. a–c rozporządzenia 2016/679 – pobierając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, w szczególności zamieszczając stosowne informacje w miejscu, w którym opłata ta jest wnoszona;

2) art. 13 ust. 1 lit. d–f i ust. 2 rozporządzenia 2016/679 – udostępniając informacje w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej, o czym informuje w sposób określony w pkt 1 osoby, których dane osobowe są przetwarzane.

9. Zarząd drogi albo zarządca drogi informuje o ograniczeniach, o których mowa w ust. 8, udostępniając stosowne informacje w miejscu, w którym opłata jest wnoszona, w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej oraz w miejscu widocznym w siedzibie.

10. Dane osobowe przetwarzane w związku z poborem opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, przechowuje się przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164).

11. Dane osobowe, o których mowa w ust. 10, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:

- 1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;
- 2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy.

Art. 13ba. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na obowiązek wniesienia opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

Art. 13c. (uchylony)

Art. 13d. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może być pobierana za przejazd pojazdów przez obiekt mostowy lub tunel, którego długość jest większa niż 400 m.

2. Przez długość obiektu mostowego lub tunelu, o której mowa w ust. 1, należy rozumieć długość całkowitą obiektu podaną w dokumentach ewidencyjnych obiektu mostowego lub tunelu, prowadzonych zgodnie z przepisami w sprawie numeracji i ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli i promów.

3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1:

- 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów;
- 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
- 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
- 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo dla których funkcję zarządcy drogi pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć dla:

- 1) pojazdu kategorii 1 – 4 zł;
- 2) pojazdu kategorii 2 – 5 zł;
- 3) pojazdu kategorii 3 – 6 zł;
- 4) pojazdu kategorii 4 – 8 zł;
- 5) pojazdu kategorii 5 – 9 zł.

5. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez obiekt mostowy nie może przekroczyć stawek określonych w ust. 4 pkt 1–5.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo dla których funkcję zarządcy drogi pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć dla:

- 1) pojazdu kategorii 1 – 8 zł;
- 2) pojazdu kategorii 2 – 10 zł;
- 3) pojazdu kategorii 3 – 12 zł;
- 4) pojazdu kategorii 4 – 15 zł;
- 5) pojazdu kategorii 5 – 18 zł.

7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla tuneli zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przejazd przez tunel nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–5.

8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze rozporządzenia:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty

– uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z obiektów mostowych i tuneli, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.

9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, w drodze uchwały:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty.

10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi, z zastrzeżeniem ust. 10a.

10a. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, może pobierać na warunkach określonych w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, która pełni funkcję zarządcy drogi krajowej.

Art. 13e. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, może być pobierana za przewóz promem osób, zwierząt, bagażu lub pojazdów.

2. Nie pobiera się opłaty za przewóz osób od kierowcy przewożonego pojazdu.

3. Nie pobiera się opłaty za przewóz zwierzęcia przewożonego jako bagaż ręczny.

4. Nie pobiera się opłaty za przewóz bagażu od osoby przewożącej bagaż ręczny, którego masa nie przekracza 20 kg na osobę.

5. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określania wysokości opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2:

- 1) kategoria 1 – trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, motorowery i motocykle;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów, a także pojazdy zaprzęgowe;
- 3) kategoria 3 – autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep;
- 4) kategoria 4 – samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu;
- 5) kategoria 5 – zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i przyczepy albo z autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć dla:

- 1) jednej osoby – 3 zł;
- 2) jednego zwierzęcia – 3 zł;
- 3) jednej sztuki bagażu – 5 zł;
- 4) pojazdu:
 - a) kategorii 1 – 8 zł,
 - b) kategorii 2 – 10 zł,
 - c) kategorii 3 – 12 zł,
 - d) kategorii 4 – 15 zł,
 - e) kategorii 5 – 18 zł.

7. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, i ustalić wysokość opłaty, z tym że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć stawek, o których mowa w ust. 6 pkt 1–4.

8. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze rozporządzenia:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi,
 - 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty,
 - 3) określa sposób pobierania tej opłaty
- uwzględniając w szczególności potrzeby użytkowników w zakresie częstotliwości korzystania z przepraw promowych, zmniejszenie skutków finansowych wprowadzenia opłaty dla mieszkańców, dostępność informacji o wysokości opłat oraz koszt poboru tej opłaty.

9. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego wprowadzając opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, w drodze uchwały:

- 1) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowaną oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 2) określa sposób ogłaszania wysokości tej opłaty;
- 3) określa sposób pobierania tej opłaty.

10. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 2, pobiera zarząd drogi, w której ciągu jest zlokalizowana przeprawa promowa, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Art. 13f. 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłatę dodatkową.

2. Rada gminy (rada miasta) określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10 % minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

4. W związku z poborem opłaty dodatkowej zarząd drogi albo zarządca drogi wykonują obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679,

przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie.

5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na obowiązek wniesienia opłaty dodatkowej.

Art. 13g. (uchylony)

Art. 13h. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 2, oraz opłatę dodatkową, o której mowa w art. 13f ust. 1, może pobierać partner prywatny.

Art. 13ha. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, zwana dalej „opłatą elektroniczną”, jest pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 6.

2. Opłatę elektroniczną ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki tej opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu.

3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej:

- 1) kategoria 1 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) kategoria 3 – autobusy.

4. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, niezależnie od kategorii pojazdów, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2 zł oraz nie może przekroczyć stawki tej opłaty obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.

4a. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, ustalona w przepisach wydanych na podstawie ust. 6, ulega podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

4b. W przypadku gdy stawka opłaty elektronicznej podwyższona w sposób, o którym mowa w ust. 4a, przekroczyłaby 2 zł albo stawkę obliczoną zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5, stawka opłaty elektronicznej ulega podwyższeniu do wysokości niższej z tych kwot.

4c. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 4a, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału każdego roku.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji.

6. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia:

- 1) określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną,
- 2) ustali dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, w wysokości nie większej niż określona w ust. 4

– mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz klasę drogi, na której jest pobierana opłata elektroniczna.

7. Rada Ministrów w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6, może:

- 1) zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników drogi krajowej w wysokości nie mniejszej niż 87 % stawki opłaty elektronicznej, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji.

8. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki opłaty elektronicznej obliczone zgodnie z ust. 4a i 4b, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

Art. 13haa. 1. Minister właściwy do spraw transportu realizuje politykę państwa w zakresie opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

2. W związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu:

- 1) określa kierunki rozwoju sieci dróg objętych poborem opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
- 2) prowadzi analizy kierunków rozwoju sieci drogowej, stawek opłaty elektronicznej na poszczególnych drogach lub ich odcinkach, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, mając na względzie politykę transportową państwa;
- 3) prowadzi działalność analityczną i prognostyczną dotyczącą:
 - a) zjawisk występujących w obszarze natężenia ruchu drogowego na podstawie danych z systemu opłat, o których mowa w ust. 1, w szczególności mających wpływ na przychody z ich tytułu,
 - b) działania i rozwoju systemów poboru i kontroli prawidłowości uiszczenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej stosowanych w Rzeczypospolitej Polskiej i na świecie, w szczególności w Unii Europejskiej, oraz rozwiązań w nich wykorzystywanych;
- 4) realizuje lub koordynuje współpracę z innymi państwami oraz międzynarodowymi organami, organizacjami i instytucjami w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej;
- 5) zapewnia uczestnictwo swojego przedstawiciela w posiedzeniach komitetów, o których mowa w art. 9c ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 187 z 20.07.1999, str. 42), zwanej dalej „dyrektywą 1999/62/WE”, i art. 31 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 45, z późn. zm.⁵⁾), zwanej dalej „dyrektywą 2019/520”;

⁵⁾ Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1.

- 6) ma prawo wnioskować o uczestnictwo przedstawicieli podmiotu pobierającego opłaty elektroniczne w posiedzeniach komitetów, o których mowa w pkt 5, jeśli jest to uzasadnione przedmiotem posiedzenia;
- 7) przekazuje do Komisji Europejskiej informacje i dane dotyczące elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej, zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE, oraz sprawozdania, o których mowa w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy.

3. Działania, o których mowa w ust. 2 pkt 4–6, są podejmowane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Art. 13hb. 1. (uchylony)

1a. (uchylony)

1b. (uchylony)

1ba. Opłatę elektroniczną pobiera Szef Krajowej Administracji Skarbowej, zwany dalej „Szefem KAS”.

1bb. Opłata elektroniczna jest pobierana za pomocą systemu teleinformatycznego, zwanego dalej „Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS”.

1bc. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może wyznaczyć, w drodze rozporządzenia, inny organ Krajowej Administracji Skarbowej do wykonywania zadań Szefa KAS, o których mowa w ust. 1ba, określając szczegółowy zakres zadań, mając na względzie zapewnienie sprawnego i skutecznego wykonywania tych zadań.

1c. (uchylony)

1d. (uchylony)

1e. (uchylony)

1f. (uchylony)

1g. (uchylony)

1h. (uchylony)

1i. (uchylony)

1j. (uchylony)

1ja. Zadania związane z projektowaniem, budową, rozwojem, wdrożeniem, utrzymaniem lub wsparciem urządzeń i elementów Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS mogą być wykonywane przez jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych lub przez niego nadzorowaną.

1k. Świadczenie usług z zakresu projektowania, budowy, rozwoju, wdrożenia, utrzymania lub wsparcia urządzeń i elementów Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej

KAS oraz kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty może być realizowane przez podmiot, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 oraz z 2025 r. poz. 620 i 769), zwany dalej „Podmiotem Wyznaczonym”.

1l. Podmiot Wyznaczony posiada przygotowanie techniczne oraz doświadczenie w zakresie projektowania, budowy, rozwoju, wdrażania lub utrzymania technologii teleinformatycznych.

1m. Usługi, o których mowa w ust. 1k, Podmiot Wyznaczony wykonuje na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

1n. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć Podmiot Wyznaczony oraz określić zakres realizowanych przez niego usług, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 1l, a także mając na względzie interes Skarbu Państwa oraz zapewnienie możliwości wykorzystania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS do udostępniania danych osobowych w sposób określony w art. 51a ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.⁶⁾).

1o. W przypadku gdy Podmiot Wyznaczony jest nadzorowany albo podlega ministrowi innemu niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1n, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.

1p. (uchylony)

1r. Minister właściwy do spraw finansów publicznych zawiera z Podmiotem Wyznaczonym umowę, zwaną dalej „umową o świadczenie usług”, która określa w szczególności:

- 1) szczegółowy przedmiot i zakres czynności realizowanych przez Podmiot Wyznaczony, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie ust. 1n;
- 2) harmonogram przygotowania lub wykonania czynności przez Podmiot Wyznaczony;
- 3) termin wykonania czynności;
- 4) obowiązki Podmiotu Wyznaczonego;

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 556, 588, 641, 658, 760, 996, 1059, 1193, 1195, 1234, 1598, 1723 i 1860, z 2024 r. poz. 850, 863, 879, 1222, 1685, 1721 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 172, 179 i 222.

- 5) wysokość i zasady wypłaty wynagrodzenia na rzecz Podmiotu Wyznaczonego;
- 6) tryb kontroli wykonania czynności przez Podmiot Wyznaczony;
- 7) skutki nienależytego wykonania i niewykonania umowy.

1s. Umowę o świadczenie usług finansuje się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

1t. Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 1r pkt 5, obejmuje uzasadnione koszty oraz rozsądny zysk Podmiotu Wyznaczonego.

2. Opłata elektroniczna stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

3. (uchylony)

Art. 13hba. 1. W związku z poborem opłaty elektronicznej podmiot pobierający tę opłatę wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie, oraz za pośrednictwem strony internetowej zawierającej informacje dotyczące poboru opłaty elektronicznej.

2. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na obowiązek wniesienia opłaty elektronicznej.

Art. 13hc. 1. Uiszczenie opłaty elektronicznej następuje w systemie elektronicznego poboru opłat, zgodnie z art. 13i.

2. Podmioty pobierające opłaty elektroniczne z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat mogą umożliwić użytkownikom dróg krajowych uiszczanie tych opłat bez konieczności instalacji urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3.

Art. 13hd. (uchylony)

Art. 13he. Szef KAS może wykorzystywać System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS w celu udostępniania danych osobowych w sposób określony w art. 51a ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

Art. 13hf. 1. W związku z poborem opłaty elektronicznej Szef KAS gromadzi informacje i dane dotyczące elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej w zakresie niezbędnym do wykonania przez ministra właściwego do spraw transportu

obowiązku przekazania Komisji Europejskiej informacji i danych zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE.

2. Informacje i dane gromadzone przez Szefa KAS obejmują w szczególności liczbę kilometrów przejechanych przez pojazdy, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, po drogach krajowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, w podziale na poszczególne kategorie, o których mowa w art. 13ha ust. 3, i z uwzględnieniem różnicowania stawek opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi lub emisję spalin pojazdu samochodowego, w przypadku wprowadzenia takiego różnicowania zgodnie z art. 13ha ust. 7 pkt 1.

Art. 13i. 1. Wprowadzane systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:

- 1) pozycjonowanie satelitarne;
- 2) łączność ruchomą;
- 3) technologię mikrofalową 5,8 GHz.

1a. Uiszczanie opłat za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat, o którym mowa w ust. 1, może następować z wykorzystaniem usługi EETS.

1b. Uiszczanie opłat z wykorzystaniem usługi EETS nie ma wpływu na wysokość tych opłat. Użytkownicy EETS korzystają z opłat abonamentowych lub zryczałtowanych na tych samych zasadach jak inni korzystający z dróg publicznych.

1c. Dostawca EETS świadczy usługę EETS we własnym imieniu i na własny rachunek.

1d. Podmiot pobierający opłaty bezpośrednio albo przez działającego w jego imieniu i na jego rzecz głównego dostawcę usługi poboru opłat, do którego należy w szczególności zawieranie umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat z korzystającymi z dróg, zwanego dalej „głównym dostawcą”, może świadczyć również usługę poboru opłat na obszarze EETS.

2. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS są obowiązane umożliwić świadczenie usługi EETS na zasadach określonych w ustawie oraz przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.

3. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS z wykorzystaniem technologii wymienionych w ust. 1 zapewniają warunki do pozyskania urządzeń na potrzeby poboru tych opłat do instalacji lub przewożenia w pojazdach.

3¹. Przez urządzenie na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat rozumie się pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania wykorzystywanych do poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat, zainstalowany w pojeździe lub w nim przewożony, służący do gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania i przesyłania danych.

3². Urządzenia na potrzeby poboru opłat w systemie elektronicznego poboru opłat wykorzystującym technologię pozycjonowania satelitarnego wprowadzane do obrotu powinny być zdolne do współpracy z usługami pozycjonowania satelitarnego zapewnianymi przez:

- 1) system GALILEO w rozumieniu art. 2 lit. g umowy w sprawie promowania, użytkowania i świadczenia usług systemów nawigacji satelitarnej GALILEO i GPS oraz powiązanych z nimi aplikacji, sporządzonej w Dromoland Castle w dniu 26 czerwca 2004 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 328 i 329), oraz
- 2) system EGNOS w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiającego Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylającego rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz. Urz. UE L 170 z 12.05.2021, str. 69).

3a. Na potrzeby poboru opłaty elektronicznej za pomocą Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS są stosowane urządzenia mobilne, zewnętrzne systemy lokalizacyjne oraz urządzenia pokładowe, wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. W celu poboru opłaty elektronicznej urządzenia pokładowe instalowane w pojazdach mogą być zapewnione przez Szefa KAS, w przypadku niewystarczającej ich dostępności. W przypadku wykorzystywania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS przepisu ust. 3 nie stosuje się.

3b. Dane geolokalizacyjne niezbędne do poboru opłaty elektronicznej, przekazywane z urządzenia, o którym mowa w ust. 3a, do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, obejmują współrzędne geograficzne dotyczące położenia

pojazdu samochodowego, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych. Dane geolokalizacyjne mogą być przekazywane za pośrednictwem systemu teleinformatycznego podmiotu, z którym korzystający z dróg publicznych, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, zawarł umowę na obsługę zewnętrznego systemu lokalizacji albo urządzenia pokładowego.

3c. Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację na temat wymogów technicznych przekazywania danych geolokalizacyjnych niezbędnych do poboru opłaty elektronicznej, w szczególności specyfikację techniczną interfejsu, protokoły komunikacyjne i szyfrujące oraz sposób uwierzytelnienia komunikacji.

3d. Szef KAS udostępni nieodpłatne oprogramowanie przeznaczone do instalacji na urządzeniu mobilnym, o którym mowa w ust. 3a.

3e. Szef KAS wydaje zgodę na przyłączenie systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ust. 3b, do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS po przeprowadzeniu testów integracyjnych zakończonych wynikiem pozytywnym, potwierdzających poprawność danych i sposób ich przekazywania, zgodnie z ust. 3c.

3f. Minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra informację na temat sposobu przeprowadzenia testów, o których mowa w ust. 3e.

4. (uchylony)

4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3 i 3a lub w art. 16l ust. 1, jest obowiązany do wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3, lub o liczbie osi pojazdu – w przypadku, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1.

4aa. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie mobilne albo urządzenie pokładowe, w tym urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest obowiązany zapewnić działanie tego urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w ust. 3d, albo tego urządzenia pokładowego.

4ab. Kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu, w przypadku gdy:

- 1) właściciel pojazdu albo

- 2) posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo
- 3) użytkownik pojazdu, o którym mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

– zwany dalej „właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu”, albo użytkownik EETS nie wyposażył pojazdu w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, zapewniające przekazywanie danych geolokalizacyjnych, albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, spełniające wymagania określone w art. 16o ust. 1 pkt 2.

4aba. Kierujący pojazdem samochodowym podczas przejazdu po drogach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, za który uiszcza się opłatę elektroniczną, nie może mieć w pojeździe zakrytych lub ozdobionych tablic rejestracyjnych lub nie może mieć z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów, które ograniczają czytelność tych tablic, oraz nie może umieszczać na pojeździe tablic rejestracyjnych w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone.

4b. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani do używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, zgodnie z jego przeznaczeniem.

4c. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu albo użytkownik EETS są obowiązani wyposażyć pojazd samochodowy w prawidłowo funkcjonujący zewnętrzny system lokalizacyjny albo prawidłowo funkcjonujące urządzenie pokładowe albo urządzenie mobilne wraz z oprogramowaniem, albo urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, i zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych z tego urządzenia przez okres przejazdu po drogach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

4d. Użytkownik EETS jest obowiązany zapewnić, że urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, jest używane podczas przejazdu pojazdu po obszarze EETS zgodnie z instrukcją używania tego urządzenia udostępnioną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS.

4e. W przypadku gdy w pojeździe jest zainstalowane lub przewożone jednocześnie urządzenie, o którym mowa w art. 16l ust. 1, oraz co najmniej jedno inne urządzenie na potrzeby poboru opłat w rozumieniu ust. 3¹, użytkownik EETS,

wykonując przejazd po obszarze EETS, jest obowiązany zapewnić działanie urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, za pomocą którego jest możliwe uiszczenie opłat na tym obszarze EETS.

5. Urządzenia, o których mowa w ust. 3, mogą być również wykorzystywane do innych celów w transporcie drogowym, pod warunkiem że nie prowadzi to do dodatkowych obciążeń użytkowników lub stworzenia dyskryminacji między nimi. Urządzenia mogą być połączone z zainstalowanym w pojeździe samochodowym tachografem.

6. (uchylony)

Art. 13ia. 1. W celu uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany dokonać rejestracji w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną. Rejestracji nie dokonuje się w przypadku uiszczania opłaty elektronicznej z wykorzystaniem usługi EETS.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zawiera dane:

- 1) właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu;
- 2) urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, w tym urządzenia mobilnego wraz z oprogramowaniem, o którym mowa w art. 13i ust. 3d;
- 3) pojazdów samochodowych, przyczep i naczep;
- 4) dotyczące trybu wnoszenia opłaty elektronicznej oraz wnoszonego zabezpieczenia;
- 5) korzystającego z drogi, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu.

3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest prowadzony przez Szefa KAS w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

4. Szef KAS jest administratorem danych, w tym danych osobowych, przetwarzanych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

5. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, podaje:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, adres zamieszkania lub adres jego siedziby;
- 2) numer PESEL, numer identyfikacji podatkowej albo inny numer identyfikacyjny używany w państwie zamieszkania lub siedziby albo numer, za pomocą którego właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest zidentyfikowany na potrzeby

podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, a jeżeli nie został nadany, nazwę i numer dokumentu stwierdzającego tożsamość osoby fizycznej niewykonującej działalności gospodarczej będącej właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu oraz nazwę państwa, które ten dokument wydało;

- 3) dane pojazdu samochodowego, w szczególności:
 - a) numer rejestracyjny,
 - b) określenie dopuszczalnej masy całkowitej,
 - c) poziom emisji zanieczyszczeń,
 - d) (uchylona)
 - e) (uchylona)
 - f) rodzaje paliwa – w przypadku różnicowania, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1;
 - g) (uchylona)
 - h) (uchylona)
 - i) (uchylona)
- 4) tryb wnoszenia opłaty elektronicznej oraz formę zabezpieczenia, jeżeli jest wymagane.

6. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu podaje dane, o których mowa w ust. 5 pkt 3, jeżeli dane te nie zostały zgłoszone do centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, lub Centralnego Rejestru Danych Podatkowych, o którym mowa w art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

7. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu dołącza:

- 1) odwzorowania cyfrowe dokumentów potwierdzających dane, o których mowa w ust. 5 pkt 3, jeżeli dane te nie zostały zgłoszone do centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) odwzorowanie cyfrowe potwierdzenia złożenia zabezpieczenia w formie pieniężnej lub dokumentu potwierdzającego złożenie zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, jeżeli jest wymagane, oraz składa, nie później niż w następnym dniu roboczym po dokonaniu rejestracji, Szefowi KAS oryginał dokumentu potwierdzającego złożenie tego zabezpieczenia.

8. Dokonując rejestracji, o której mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu rejestruje urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, i uzyskuje numer referencyjny dla każdego zarejestrowanego urządzenia.

9. Dokonanie rejestracji, o której mowa w ust. 1, wymaga uwierzytelnienia.

10. Właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest obowiązany aktualizować dane zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie, nie później niż przed rozpoczęciem przejazdu po drogach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

11. W razie stwierdzenia, że podane dane, o których mowa w ust. 5, wpływające na wysokość opłaty elektronicznej są niezgodne ze stanem faktycznym lub nie są potwierdzone w złożonych dokumentach, Szef KAS usuwa zawarte w rejestrze uiszczających opłatę elektroniczną dane, o których mowa w ust. 5 pkt 3 lit. b, c i f.

12. W przypadku, o którym mowa w ust. 11, opłatę elektroniczną nalicza się według najwyższej stawki określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

13. Szef KAS zawiadamia bez zbędnej zwłoki, za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu o usunięciu danych, o których mowa w ust. 11.

14. Na usunięcie danych, o którym mowa w ust. 11, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu może wnieść sprzeciw do Szefa KAS, w terminie 14 dni od dnia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 13. W przypadku uwzględnienia sprzeciwu przepisu ust. 12 nie stosuje się.

15. W przypadku gdy urządzenia, o których mowa w art. 13i ust. 3a, nie zapewniają prawidłowego przekazywania danych geolokalizacyjnych, urządzenia te są wykreślane z rejestru, o którym mowa w ust. 1.

16. W przypadku, o którym mowa w ust. 15, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu jest informowany o wykreśleniu urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

17. Dane:

1) o których mowa w ust. 2, są przechowywane nie dłużej niż 36 miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu zaprzestał przejazdu po drogach krajowych lub ich odcinkach, na których pobiera się opłatę elektroniczną,

2) geolokalizacyjne są przechowywane nie dłużej niż 9 miesięcy, licząc od dnia zakończenia danego przejazdu po drogach krajowych

– chyba że przed upływem tego terminu wszczęte zostało postępowanie administracyjne lub postępowanie w sprawach o wykroczenia, w którym te dane są niezbędne, w takim przypadku dane te są przechowywane do czasu zakończenia postępowania.

18. Szef KAS dokonuje weryfikacji danych geolokalizacyjnych nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając zbędne dane.

19. Rejestracji, o której mowa w ust. 1, dokonuje również korzystający z dróg, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu. Do korzystającego z dróg, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu, przepisy:

- 1) ust. 1–18 stosuje się;
- 2) art. 13i stosuje się odpowiednio.

20. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób uwierzytelniania korzystającego z dróg publicznych, uwzględniając potrzebę zapewnienia przekazywania prawidłowych danych do rejestru, o którym mowa w ust. 1.

Art. 13ib. 1. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany przed rozpoczęciem przejazdu po drogach, o których mowa w art. 13ha ust. 1, uzupełnić rejestr, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, o:

- 1) kategorię pojazdu, o której mowa w art. 13ha ust. 3 lub liczbę osi pojazdu – w przypadku różnicowania, o którym mowa w art. 13ha ust. 7 pkt 1;
- 2) (uchylony)
- 3) numer referencyjny urządzenia wykorzystywanego w pojeździe, o którym mowa w art. 13ia ust. 8.

2. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany niezwłocznie aktualizować dane, o których mowa w ust. 1.

3. Korzystający z dróg publicznych jest obowiązany, po uzupełnieniu rejestru, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, przekazać numer referencyjny, o którym mowa w art. 13ia ust. 8, kierującemu pojazdem samochodowym.

4. W przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, o którym mowa w art. 13ia ust. 8, kierujący pojazdem samochodowym odmawia przejazdu.

Art. 13iba. 1. Przedsiębiorca, zwany dalej „dostawcą kart flotowych”, w imieniu właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, może:

- 1) uiścić opłatę elektroniczną;
- 2) dokonać rejestracji lub aktualizacji danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1;
- 3) uzupełnić lub aktualizować rejestr, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, w zakresie, o którym mowa w art. 13ib ust. 1 lub 2.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, uiszczający opłatę elektroniczną, pobieraną przez Szefa KAS, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5, nie wnosi zabezpieczenia, o którym mowa w art. 13ia ust. 5 pkt 4. Dostawca kart flotowych odpowiada za nieuiszczenie opłaty elektronicznej przez właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem.

3. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłaty elektronicznej przez dostawcę kart flotowych pobiera się odsetki w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, dostawca kart flotowych jest zobowiązany do niezwłocznego dostarczenia na żądanie Szefa KAS dowodów potwierdzających zawarcie umowy z właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu w tym zakresie.

5. Wykonywanie usług, o których mowa w ust. 1, wymaga zawarcia umowy z Szefem KAS.

6. Szef KAS zawiera umowę z dostawcą kart flotowych, o ile ten dostawca:

- 1) przeszedł z wynikiem pozytywnym testy integracyjne swojego systemu teleinformatycznego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS;
- 2) wniesie zabezpieczenie.

7. Umowa, o której mowa w ust. 6, określa w szczególności:

- 1) czas jej trwania;
- 2) częstotliwość, tryb i sposób składania sprawozdań z realizacji usług, o których mowa w ust. 1;
- 3) sposób wykonywania usług, o których mowa w ust. 1;
- 4) okres rozliczeniowy;
- 5) tryb i sposób dokonywania rozliczeń, w tym tryb i sposób rozliczania prowizji;

- 6) formę i wysokość kwoty zabezpieczenia;
- 7) warunki zmiany oraz rozwiązania tej umowy.

8. Za wykonywanie usług, o których mowa w ust. 1, dostawca kart flotowych pobiera prowizję. Prowizja nie może przekroczyć 1,5 % wartości wniesionych opłat.

9. Dostawca kart flotowych przekazuje w czasie rzeczywistym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego zintegrowanego z Systemem Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, Szefowi KAS informację o zakończeniu świadczenia usług, o których mowa w ust. 1, na rzecz właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, przed rozpoczęciem przejazdu właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu uzupełnia w rejestrze, o którym mowa w art. 13ia ust. 1, dane wskazane w art. 13ia ust. 5 pkt 4.

11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 8, mając na względzie przewidywane koszty ponoszone przez dostawców kart flotowych.

Art. 13ibb. 1. Dostawca kart flotowych jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłaty elektronicznej.

2. Zabezpieczenie ustanawia się tak, aby umożliwiała Szefowi KAS bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane w jednej lub w kilku następujących formach:

- 1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez Szefa KAS;
- 2) gwarancji bankowej;
- 3) gwarancji ubezpieczeniowej;
- 4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:
 - a) co najmniej BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 2c ust. 3 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2024 r. poz. 291) albo

- b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie.

4. Zabezpieczenie jest ustanawiane na okres nie krótszy niż rok, w wysokości określonej w umowie, o której mowa w art. 13iba ust. 5.

Art. 13ibc. Jeżeli właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu działa przez pełnomocnika, do pełnomocnictw przepisy działu IV rozdziału 3a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, 497, 621, 622 i 769) stosuje się odpowiednio.

Art. 13ic. 1. W przypadku stwierdzenia przerwy trwającej dłużej niż 15 minut w nadawaniu sygnału pozycjonowania satelitarnego lub transmisji danych, o których mowa w art. 13i ust. 3a, kierujący pojazdem samochodowym jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej albo opuszcza niezwłocznie drogę, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6. Wznowienie przejazdu po drodze, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6, kierujący pojazdem samochodowym może rozpocząć po przywróceniu sygnału pozycjonowania satelitarnego lub transmisji danych.

1a. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku:

- 1) gdy przerwa, o której mowa w ust. 1, nastąpiła na skutek niesprawności lub awarii urządzeń lub systemów, o których mowa w art. 13i ust. 3a, uniemożliwiającej przekazywanie danych geolokalizacyjnych niezbędnych do poboru opłaty elektronicznej;
- 2) gdy pojazd samochodowy:
 - a) uczestniczy w:
 - akcji ratowniczej lub humanitarnej,
 - usuwaniu skutków klęsk żywiołowych,
 - usuwaniu awarii,
 - b) jest używany:
 - do przewozu żywych zwierząt,
 - na potrzeby skupu mleka,
 - do przewozu lekarstw i środków medycznych,
 - do przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej,

- do przewozu betonu oraz pomp do jego tłoczenia,
- do przewozu odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych

– i są nim przewożone towary nieobjęte systemem monitorowania przewozu i obrotu, o których mowa w art. 3 ust. 4–7 i 10 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218) oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 11 tej ustawy;

3) autobusu przewożącego pasażerów.

1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a, warunkiem kontynuowania przejazdu jest podanie przez właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS informacji o trasie przejazdu wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu, a jeżeli opłata elektroniczna jest wnoszona w trybie przedpłaty – po uiszczeniu tej opłaty za ten przejazd.

1c. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2 i 3, informacja o trasie przejazdu wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu są przekazywane nie później niż w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu. W tym terminie jest uiszczana również opłata elektroniczna wnoszona w trybie przedpłaty.

2. W przypadku niedostępności Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS przepisu ust. 1 nie stosuje się.

Art. 13id. 1. Analizę danych gromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS może prowadzić wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2024 r. poz. 534).

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, przekazuje Szefowi KAS na bieżąco wyniki analizy danych gromadzonych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych albo instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, do dokonywania analizy danych z Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS oraz wskazać zakres danych podlegających tej analizie, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczonego podmiotu i jego doświadczenie w analizie danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych.

4. W przypadku gdy podmiot, o którym mowa w ust. 3, jest podmiotem, który jest nadzorowany przez ministra innego niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.

Art. 13ie. 1. Szef KAS udostępnia ministrowi właściwemu do spraw transportu w celu realizacji jego ustawowych zadań, w tym kształtowania polityki transportowej, sieci dróg płatnych oraz stawek opłaty elektronicznej dane zgromadzone w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

2. Sposób udostępniania danych, o którym mowa w ust. 1, określa porozumienie zawarte pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a Szefem KAS.

3. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 2, określa się w szczególności:

- 1) zakres przedmiotowy i rodzaje udostępnianych danych oraz terminy i tryb ich przekazywania;
- 2) zakres informacji i danych gromadzonych zgodnie z art. 13hf.

4. Szef KAS przekazuje corocznie do dnia 31 marca ministrowi właściwemu do transportu informację dotyczącą poboru opłaty elektronicznej i funkcjonowania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS za rok poprzedni.

Art. 13j. 1. Przepisów art. 13i nie stosuje się do:

- 1) systemów opłat, których poboru nie dokonuje się środkami elektronicznymi;
- 2) systemów elektronicznego poboru opłat, w których nie stosuje się urządzeń na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3¹;
- 3) systemów opłat wprowadzanych na drogach powiatowych i gminnych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań wymienionych w art. 13i są niewspółmiernie wysokie do korzyści.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. W celu zapewnienia komunikacji urządzeń, o których mowa w art. 13i ust. 3 i 3a oraz w art. 16l ust. 1, z podzespołami sprzętowymi i oprogramowaniem znajdującymi się w pojeździe jest dopuszczalne wykorzystywanie technologii innych niż wymienione w art. 13i ust. 1, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa użytkownika pojazdu i przetwarzania danych oraz odpowiedniej jakości usług świadczonych za pomocą tego urządzenia.

Art. 13ja. 1. Podmiot świadczący usługę poboru opłat, w tym również podmiot pobierający opłaty, który świadczy usługę poboru opłat bezpośrednio, oraz główny dostawca:

- 1) nie mogą pokrywać kosztów świadczenia usługi poboru opłat przychodami pochodzącymi z innego rodzaju prowadzonej działalności (subsydiowanie skrośne);
- 2) są obowiązani:
 - a) prowadzić ewidencję księgową w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat odrębnie od ewidencji księgowej dla innych rodzajów prowadzonej działalności,
 - b) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące świadczenia usługi poboru opłat, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

2. Podmiot świadczący usługę poboru opłat prowadzący jednocześnie inne rodzaje działalności, który w związku z prowadzeniem tych działalności jest obowiązany do sporządzania sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje sprawozdania finansowe dla usługi poboru opłat odrębnie od sprawozdań finansowych dla innych rodzajów prowadzonej działalności, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach.

3. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego.

Art. 13k. 1. Za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, wymierza się karę pieniężną w wysokości:

- 1) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;
- 2) 1500 zł – w pozostałych przypadkach.

2. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i:

- 1) ust. 4a,
- 2) ust. 4b, jeśli skutkuje ono uiszczeniem opłaty w niepełnej wysokości – wymierza się karę pieniężną.

2a. Za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 13ia ust. 1

– wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.

2b. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w:

1) art. 13ia ust. 5 pkt 1 i 2

– wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł;

2) art. 13ia ust. 5 pkt 3 i art. 13ib ust. 1 pkt 1 i 3

– wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.

2c. Za niedołączenie dokumentów, o których mowa w art. 13ia ust. 7

– wymierza się karę pieniężną w wysokości 1000 zł.

2d. Za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 13ia ust. 10 i art. 13ib ust. 2

– wymierza się karę pieniężną w wysokości 1000 zł.

2e. Za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4d lub 4e, skutkujące nieuiszczeniem opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości:

1) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;

2) 1500 zł – w pozostałych przypadkach.

2f. Za podanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w art. 16lb ust. 1, skutkujące:

1) nieuiszczeniem opłaty elektronicznej wymierza się karę pieniężną w wysokości:

a) 500 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,

b) 1500 zł – w pozostałych przypadkach;

2) uiszczeniem opłaty elektronicznej w niepełnej wysokości wymierza się karę pieniężną w wysokości:

a) 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,

b) 750 zł – w pozostałych przypadkach.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2, wymierza się w wysokości:

1) 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy;

2) 750 zł – w pozostałych przypadkach.

4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2d, wymierza się:

1) właścicielowi, posiadaczowi albo użytkownikowi pojazdu, albo

- 2) korzystającemu z drogi – w przypadku, o którym mowa w art. 13ia ust. 19, albo
- 3) użytkownikowi EETS – w przypadku gdy pojazd objęty jest umową, o której mowa w art. 16e ust. 1 pkt 1 lit. b

– z uwzględnieniem art. 13mf ust. 1.

5. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2 pkt 1, wymierza się kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3.

5a. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2e i 2f, wymierza się użytkownikowi EETS.

6. Na podmiot, o którym mowa w:

- 1) ust. 4 i 5a, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za poszczególne naruszenia, o których mowa w ust. 1 lub ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2f, dotyczące danego pojazdu samochodowego,
- 2) ust. 5, nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara pieniężna za naruszenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1

– stwierdzone w trakcie jednej doby.

7. Za dobę, w rozumieniu ust. 6, uznaje się okres od godziny 0⁰⁰ do godziny 24⁰⁰ w danym dniu.

8. Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2e, nie nakłada się jeśli naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, jest wynikiem naruszenia przez kierującego pojazdem samochodowym obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4a.

8a. Kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej w trybie przedpłaty, nie wymierza się, jeśli do Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS zostały przekazane dane geolokalizacyjne, a właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu uiszczył opłatę elektroniczną w terminie 3 dni od dnia zakończenia przejazdu. Informacje o wysokości nieuiszczonej opłaty elektronicznej, są dostępne za pośrednictwem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

8b. Przepisu ust. 8a nie stosuje się, jeśli do ujawnienia naruszenia doszło w wyniku kontroli, o której mowa w art. 13l, wykonywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, po zatrzymaniu pojazdu podczas przejazdu po drodze określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

8c. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2a–2d, wymierza się w wysokości 500 zł, jeśli korzystający z dróg, który nie jest właścicielem, posiadaczem albo

użytkownikiem pojazdu zgłosił do rejestru uiszczających opłatę elektroniczną wyłącznie samochody osobowe o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

9. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1–2f, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 13l. 1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 i 3a, jeżeli jest ono wymagane, oraz urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, a także nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, jest uprawniony Główny Inspektor Transportu Drogowego.

1a. Główny Inspektor Transportu Drogowego może wykorzystywać przy kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. Zasady dotyczące wykorzystywania Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS określa porozumienie zawarte pomiędzy Szefem KAS a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

1b. Kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontrolę używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3a, przy wykonywaniu swoich ustawowych zadań mogą przeprowadzać również funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej.

1c. Funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej, który w trakcie kontroli, o której mowa w ust. 1b, ujawni naruszenie, za które ustawa przewiduje karę pieniężną, przekazuje dokumenty z przeprowadzonej kontroli Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

1d. W celu wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego jest upoważniony do dostępu do danych osobowych zawartych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb, sposób i zakres kontroli, o której mowa w ust. 1, wykonywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uwzględniając technologię wykorzystaną w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej KAS.

Art. 13m. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary

stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.

2. W przypadku gdy zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1–2f, na zagraniczny podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

3. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania,
- 2) bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot, lub
- 3) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1–2f, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.

4. Kaucja przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 3 pkt 3.

5. Organ prowadzący postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1–2f, przekazuje kaucję:

- 1) na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 1 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się ostateczna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji o uchyleniu lub stwierdzeniu nieważności decyzji o nałożeniu kary pieniężnej.

6. W przypadku gdy wysokość nałożonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 13k ust. 1–2f, jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 5 pkt 2.

7. Jeśli w sytuacji, o której mowa w ust. 2, nie pobrano kaucji, osoba przeprowadzająca kontrolę kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu obowiązane, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po przekazaniu kaucji przez podmiot, o którym mowa w ust. 2, na zasadach określonych w ust. 3.

10. Jeżeli kara pieniężna, o której mowa w art. 13k ust. 1–2f, nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia, w którym decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2025 r. poz. 132 i 620) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

Art. 13ma. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi podmiotami uprawnionymi – w zakresie danych dotyczących:

- 1) właścicieli, posiadaczy albo użytkowników pojazdów, popełniających:
 - a) naruszenia obowiązków związanych z poborem opłaty elektronicznej, za które ustawa przewiduje kary pieniężne wymienione w art. 13k ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 2a–2f, zwane dalej „naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej”,
 - b) (uchylona)
 - c) naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty drogowej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej,
- 2) pojazdów, w przypadku których stwierdzono przejazd z naruszeniem obowiązków, o których mowa w pkt 1 – zwaną dalej „transgraniczną wymianą informacji”.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, transgranicznej wymianie informacji podlegają ponadto dane użytkowników pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

3. Przez naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty drogowej, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, rozumie się naruszenie przez korzystającego z drogi obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd drogą, tunelem, mostem lub przeprawą promową znajdującymi się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, za które

prawo obowiązujące w tym państwie przewiduje sankcję, niezależnie od jej charakteru.

4. Krajowy Punkt Kontaktowy realizuje transgraniczną wymianę informacji przez realizację zadań określonych w art. 80l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w tym przepisie.

5. Budowa, wdrażanie i utrzymanie rozwiązań umożliwiających transgraniczną wymianę informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego są finansowane z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 13mb. 1. Krajowymi podmiotami uprawnionymi w zakresie transgranicznej wymiany informacji, zwanymi dalej „krajowymi podmiotami uprawnionymi”, są:

1) Główny Inspektor Transportu Drogowego – w związku z popełnieniem naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

2) (uchylony)

2. Krajowe podmioty uprawnione:

1) składają zapytania o udzielenie informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 2, zwane dalej „zapytaniami krajowymi”, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego przy użyciu urządzeń teletransmisji danych;

2) udostępniają uzyskane informacje odpowiednio:

a) inspektorom i innym pracownikom Inspekcji Transportu Drogowego – na potrzeby prowadzenia kontroli i postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;

b) (uchylona)

3) wykorzystują rozwiązania teleinformatyczne przystosowane do współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym.

3. Krajowe podmioty uprawnione mogą upoważnić do składania zapytań krajowych osoby wymienione w ust. 2 pkt 2.

Art. 13mc. 1. Krajowy Punkt Kontaktowy, na zapytania krajowych punktów kontaktowych innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu transgranicznej

wymiany informacji, udostępnia tym punktom informacje, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2, dotyczące:

- 1) pojazdu:
 - a) numer rejestracyjny,
 - b) numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta (numer VIN) albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu,
 - c) kraj rejestracji,
 - d) marka,
 - e) model (nazwa handlowa),
 - f) kategoria pojazdu w rozumieniu art. 2 pkt 60 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - g) poziom emisji zanieczyszczeń (norma EURO);
- 2) właściciela lub posiadacza pojazdu:
 - a) imię i nazwisko albo nazwa,
 - b) oznaczenie formy prawnej,
 - c) adres zamieszkania lub siedziby,
 - d) numer PESEL,
 - e) numer identyfikacyjny REGON,
 - f) data urodzenia.

2. Krajowe podmioty uprawnione w zapytaniach krajowych podają kraj rejestracji pojazdu i jego numer rejestracyjny, a także:

- 1) państwo, na terytorium którego zostało popełnione naruszenie,
- 2) datę i godzinę popełnienia naruszenia,
- 3) powód wystąpienia o udzielenie informacji wynikający z popełnienia naruszenia – obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

Art. 13md. 1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie zawierające:

- 1) liczbę zapytań krajowych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wraz z podaniem liczby zapytań krajowych, które nie skutkowały przekazaniem przez krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 2,
- 2) opis procedowania z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, który jest sporządzany w oparciu o stosunek liczby naruszeń, w odniesieniu do

których skierowano zawiadomienie, o którym mowa w art. 13me ust. 1 pkt 1, do liczby wszystkich naruszeń, w odniesieniu do których Główny Inspektor Transportu Drogowego był uprawniony do wysłania tego zawiadomienia, z uwzględnieniem art. 13mf ust. 2

– zwane dalej „sprawozdaniem KPK”.

2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej sprawozdanie KPK co 3 lata, w terminie do dnia 19 kwietnia danego roku, za okres 3 poprzednich lat.

3. Sprawozdanie KPK jest sporządzane:

- 1) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – w oparciu o informacje uzyskane z Krajowego Punktu Kontaktowego;
- 2) w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 – w oparciu o informacje uzyskane od krajowych podmiotów uprawnionych.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje, o których mowa w ust. 1, co 3 lata, w terminie do dnia 19 marca danego roku, za okres 3 poprzednich lat.

Art. 13me. 1. W ramach transgranicznej wymiany informacji oraz w celu:

- 1) sporządzenia i doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zwanego dalej „zawiadomieniem KPK”, albo
- 2) (uchylony)

– krajowe podmioty uprawnione nie przetwarzają danych osobowych innych niż wymienione w art. 13mc.

2. Dane osobowe podlegające transgranicznej wymianie informacji mogą być przetwarzane wyłącznie w celu:

- 1) ustalenia właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 2) wszczęcia i prowadzenia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK;
- 3) (uchylony)
- 4) wszczęcia i prowadzenia postępowania egzekucyjnego w celu wyegzekwowania kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,

zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;

- 5) prowadzenia postępowań sądowych w związku z wykonywaniem przez sądy administracyjne kontroli w sprawach określonych w pkt 2 i 4.

3. Krajowe podmioty uprawnione przechowują dane osobowe przetwarzane w celach określonych w ust. 2 przez okres ustalony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2b ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.

4. Każda zainteresowana osoba ma prawo do uzyskania informacji na temat własnych danych osobowych, które zostały przekazane innemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, a także informacji dotyczących:

- 1) daty zapytania, o którym mowa w art. 13mc ust. 1;
- 2) nazwy podmiotu pobierającego opłatę drogową, o której mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. c, jeśli Krajowy Punkt Kontaktowy znajduje się w posiadaniu tej informacji.

5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na transgraniczną wymianę informacji oraz na uprawnienie:

- 1) Głównego Inspektora Transportu Drogowego do sporządzenia i doręczenia zawiadomienia KPK.
- 2) (uchylony)

6. Do przetwarzania danych osobowych w ramach transgranicznej wymiany informacji stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 402–405 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej (Dz. U. poz. 1221 oraz z 2025 r. poz. 637) oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1206).

Art. 13mf. 1. W przypadku gdy Główny Inspektor Transportu Drogowego ustalił dane właściciela lub posiadacza pojazdu naruszającego obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej w wyniku transgranicznej wymiany informacji, karę pieniężną za to naruszenie nakłada się na:

- 1) posiadacza pojazdu niebędącego jednocześnie właścicielem pojazdu – jeśli pojazd jest zarejestrowany na tego posiadacza, albo
- 2) właściciela pojazdu – w pozostałych przypadkach.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może odstąpić od wszczęcia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, jeśli przewidywane koszty prowadzenia postępowania przekraczają połowę wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego doręcza właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu zawiadomienie KPK, które zawiera:

- 1) informację o:
 - a) naruszeniu, w tym jego rodzaju, oraz o miejscu, dacie i godzinie jego popełnienia, a także dane identyfikujące urządzenie służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, jeśli za jego pośrednictwem ujawniono naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
 - b) podstawie prawnej wszczęcia postępowania w sprawie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej,
 - c) wysokości kary pieniężnej za dane naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 2) pouczenie o prawie do złożenia środka zaskarżenia – w przypadku wydania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

4. Zawiadomienie KPK nie zawiera danych osobowych innych niż wymienione w art. 13mc ust. 1 pkt 2.

5. Do zawiadomienia KPK dołącza się jego tłumaczenie na język, w którym sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, lub tłumaczenie na jeden z języków urzędowych państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowano pojazd wskazany w zapytaniu krajowym. Wątpliwości co do treści zawiadomienia rozstrzygane są na podstawie dokumentu sporządzonego w języku polskim.

6. Obowiązek tłumaczenia zawiadomienia KPK nie obejmuje dokumentów, które są do niego załączane.

7. Z wyjątkiem ust. 5, w postępowaniu wszczętym na podstawie zawiadomienia KPK Główny Inspektor Transportu Drogowego dokonuje czynności, w tym sporządza

decyzje, postanowienia i inne pisma procesowe, w języku polskim. Podania i inne pisma w tym postępowaniu składa się Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w języku polskim.

8. Zawiadomienie KPK doręcza się właścicielowi albo posiadaczowi pojazdu, którego dane ustalono w wyniku transgranicznej wymiany informacji, za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366).

9. W zakresie nieuregulowanym w ust. 3–8 do postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia KPK, mając na względzie wzór formularza określony w załączniku II do dyrektywy 2019/520.

Art. 13mg. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest uprawniony do zatrzymania pojazdu, o którym mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 2, jeśli skierował do jego właściciela albo posiadacza zawiadomienie KPK albo nałożył na ten podmiot karę pieniężną za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w celu pobrania:

- 1) kaucji w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary:
 - a) nie została jeszcze wydana albo
 - b) została wydana, lecz nie jest ostateczna, albo
 - c) jest ostateczna, lecz jej wykonanie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny;
- 2) kary pieniężnej – w przypadku gdy decyzja w sprawie nałożenia kary jest ostateczna, a jej wykonanie nie zostało wstrzymane przez sąd administracyjny.

2. W celu ujawnienia przejazdów pojazdów, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Transportu Drogowego może wykorzystywać System Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w tym urządzenia służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej.

3. Do wykonywania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego uprawnień, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące czynności kontrolnych wydane na podstawie art. 13l ust. 2.

4. Kaucję albo karę pieniężną, o których mowa w ust. 1, pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania;
- 2) bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, przy czym koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków ponosi obowiązany podmiot, lub
- 3) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przy czym koszty przelewu ponosi obowiązany podmiot.

5. Do poboru kaucji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, przepisy art. 13m ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

6. Do poboru kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, nie stosuje się terminu, o którym mowa w art. 13m ust. 1 zdanie pierwsze.

7. Jeśli w sytuacji, o której mowa w ust. 1, nie pobrano kaucji albo kary pieniężnej, Główny Inspektor Transportu Drogowego kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu obowiązane, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

9. Zwrot pojazdu z parkingu następuje po uiszczeniu kaucji albo kary pieniężnej, o których mowa w ust. 1, na zasadach określonych w ust. 4.

10. Jeżeli kara pieniężna nie zostanie uiszczona lub pojazd nie zostanie odebrany z parkingu, w ciągu 30 dni od dnia, w którym:

- 1) decyzja w sprawie nałożenia kary stała się ostateczna – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo
- 2) pojazd został zatrzymany – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2

– stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

11. Przepisów ust. 1–10 nie stosuje się w przypadku, gdy właścicielem lub posiadaczem pojazdu w chwili jego zatrzymania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego jest:

- 1) podmiot inny niż ten, który naruszył obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej;
- 2) podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności wynika wprost z przepisów międzynarodowych lub przepisów tego państwa.

Art. 13n. 1. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, jeżeli od dnia popełnienia naruszenia upłynęło 9 miesięcy.

2. Wszczęcie postępowania w sprawie nałożenia kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, w okresie określonym w ust. 1, wstrzymuje bieg przedawnienia naruszenia, w sprawie którego wszczęto postępowanie.

Art. 13na. 1. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 13i ust. 4aa, 4ab, art. 13ib ust. 4 albo w art. 13ic ust. 1

– kierujący pojazdem samochodowym podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.

2. Prawo do nakładania i pobierania kary grzywny w drodze mandatu karnego za czyn, o którym mowa w ust. 1, przysługuje inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego i funkcjonariuszom Służby Celno-Skarbowej.

3. Orzekanie w sprawie nałożenia kary grzywny, o której mowa w ust. 1, następuje w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 620 i 621).

Art. 13naa. 1. W przypadku stwierdzenia, w trakcie kontroli na drodze, za przejazd którą uiszcza się opłatę elektroniczną, że pojazd podlegający opłacie elektronicznej ma:

- 1) tablice rejestracyjne zakryte lub ozdobione lub
- 2) z przodu lub z tyłu pojazdu znaki, napisy lub przedmioty, które ograniczają czytelność tych tablic, lub
- 3) tablice rejestracyjne umieszczone na pojeździe w innych miejscach niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone

– kierujący tym pojazdem podlega karze grzywny w wysokości 1500 zł.

2. Za popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 1, kierujący zespołem pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy

– podlega karze grzywny w wysokości 500 zł.

3. Do nakładania i pobierania kary grzywny, o której mowa w ust. 1 i 2, w drodze mandatu karnego, przepisy art. 13na ust. 2 i 3 stosuje się.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2, na kierującego pojazdem nie nakłada się kary grzywny za wykroczenie określone w art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) w związku z art. 60 ust. 1 pkt 2, 3 i 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 13o. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, w związku z realizacją zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1ba i art. 13l ust. 1, Szef KAS może instalować stacjonarne i przenośne urządzenia służące do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz poboru opłaty za przejazd autostradą, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia. Czynności tych należy dokonać w porozumieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

2. Instalacja urządzeń, o których mowa w ust. 1, odbywa się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi, po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Uzgodnienie następuje w terminie nie dłuższym niż 30 dni, licząc od dnia przekazania przez Szefa KAS propozycji lokalizacji tych urządzeń.

3. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Szefa KAS na cele związane z realizacją zadań, o których mowa w art. 13hb ust. 1ba i art. 13l ust. 1.

4. Zarząd drogi użycza Szefowi KAS grunty w pasie drogowym na cele związane z instalacją urządzeń, o których mowa w ust. 1. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, 1222, 1717 i 1881) nie stosuje się.

5. Do Szefa KAS należy utrzymanie, serwis, przenoszenie, usuwanie i wymiana urządzeń, o których mowa w ust. 1.

6. Szef KAS może zlecać w swoim imieniu innym podmiotom wykonywanie zadań, o których mowa w ust. 1 i 5.

7. Zadania, o których mowa w ust. 1 i 5, są finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 13p. 1. Szef KAS może wystąpić z wnioskiem odpowiednio do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo spółki, o której mowa w art. 37a ust. 1a

pkt 2 albo 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o zmianę organizacji ruchu drogowego w celu zapewnienia prawidłowego poboru lub opłaty elektronicznej.

2. Odpowiednio Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo spółka, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 albo 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z Szefem KAS zmianę organizacji ruchu drogowego, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowość poboru opłaty elektronicznej oraz właściwe poinformowanie o zmianach korzystających z dróg publicznych.

Art. 14. (uchylony)

Art. 15. (uchylony)

Art. 16. 1. Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia.

2. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg, o których mowa w ust. 1, określa umowa między zarządcą drogi a investorem inwestycji niedrogowej.

3. W przypadku, w którym inwestycją niedrogową jest kanał technologiczny, umowa, o której mowa w ust. 2, może przewidywać przekazanie zarządcy drogi kanału technologicznego, na warunkach uzgodnionych w umowie, z możliwością ustanowienia na rzecz przekazującego inwestora prawa do korzystania z części kanału. W takim przypadku do ustanowienia prawa na rzecz przekazującego inwestora postanowień art. 39 ust. 7–7ac i 7f–7k nie stosuje się.

4. Przekazywany kanał technologiczny, o którym mowa w ust. 3, powinien odpowiadać warunkom technicznym określonym w odrębnych przepisach, jak również warunkom określonym w decyzji, o której mowa w art. 39 ust. 3.

Rozdział 1a

(uchylony)

Rozdział 1b

Usługa EETS

Art. 16e. 1. Usługę EETS może świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wpisany do rejestru dostawców EETS, zwanego dalej „rejestrem EETS”, po:

- 1) zawarciu w formie pisemnej:
 - a) umowy dotyczącej obszaru EETS oraz
 - b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS z użytkownikiem EETS, zwanej dalej „umową dotyczącą świadczenia usługi EETS”;
- 2) zakończeniu, z wynikiem pozytywnym, procedury oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania w EETS na obszarze EETS składników interoperacyjności EETS posiadanych przez dostawcę EETS, zwaną dalej „procedurą akredytacyjną”.

2. Rejestracja dostawców EETS odbywa się po spełnieniu następujących wymogów:

- 1) posiadanie certyfikatu zgodności z normą przenoszącą normę EN ISO 9001 lub jego odpowiednika;
 - 2) posiadanie umożliwiających świadczenie usługi EETS: wyposażenia technicznego oraz składników interoperacyjności EETS, dla których wystawiono deklarację WE lub certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, potwierdzające ich zgodność z wymaganiami określonymi w ustawie oraz w przepisach aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;
- 2a) posiadanie kompetencji w świadczeniu:
- a) usług w obszarze elektronicznego poboru opłat drogowych, przez które rozumie się w szczególności:
 - projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie tego systemu lub
 - wykonywanie czynności faktycznych w procesie poboru opłat drogowych lub rozliczania tych opłat, lub
 - produkcję urządzeń na potrzeby poboru opłat w tym systemie lub
 - b) usług pokrewnych do usług, o których mowa w lit. a, przez które rozumie się w szczególności:
 - projektowanie, budowę, rozwój, wdrażanie, utrzymanie lub wsparcie ITS, urządzeń telematiki transportu i ruchu drogowego lub innych systemów teleinformatycznych wykorzystywanych w transporcie i ruchu drogowym lub
 - usługi operacji na danych wykonywanych przy użyciu oprogramowania komputerowego, lub

- prowadzenie działalności bankowej, lub
 - prowadzenie działalności ubezpieczeniowej lub reasekuracyjnej, lub
 - usługi telekomunikacyjne i powiązane usługi w rozumieniu art. 2 pkt 37 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej
 - jeśli świadczenie tych usług wymagało przetwarzania danych w dużej skali oraz stosowania środków technicznych lub organizacyjnych zapewniających odpowiednie bezpieczeństwo tych danych;
- 3) znajdowanie się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności w zakresie świadczenia usługi EETS dostosowanej do rozmiaru przewidzianej działalności;
- 4) posiadanie planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS;
- 5) pełnienie funkcji członków zarządu oraz funkcji członków rady nadzorczej przez osoby, które nie zostały prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

3. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, zawiera w szczególności procedury:

- 1) monitorowania sposobu świadczenia usługi EETS;
- 2) na wypadek problemów natury technicznej zakłócających funkcjonowanie usługi EETS.

4. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, co najmniej raz na dwa lata jest poddawany ocenie niezależnego audytora, która obejmuje także wnioski z jej przeprowadzenia.

5. Plan zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, oraz ocena niezależnego audytora, o której mowa w ust. 4, są sporządzane i dokonywane na zlecenie i koszt przedsiębiorcy.

Art. 16f. 1. Organem prowadzącym rejestr EETS jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Rejestr EETS jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Wpisu do rejestru EETS dokonuje się na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) formę organizacyjno-prawną wnioskodawcy;
- 3) imiona i nazwiska osób pełniących funkcje członków zarządu i członków rady nadzorczej.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2.

4a. Deklaracja lub certyfikat, o których mowa w art. 16e ust. 2 pkt 2, powinny spełniać wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.

5. Sytuację finansową, o której mowa w art. 16e ust. 2 pkt 3, potwierdza się na podstawie:

- 1) zaświadczenia banku, w którym jest prowadzony podstawowy rachunek bieżący przedsiębiorcy, określającego wielkość posiadanych środków finansowych oraz zdolność kredytową i płatniczą;
- 2) zaświadczenia właściwego urzędu w każdym państwie, w którym jest prowadzona działalność, stwierdzającego, że przedsiębiorca nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne lub dokumentu potwierdzającego uzyskanie przewidzianego prawem zwolnienia, odroczenia, rozłożenia na raty zaległych płatności lub wstrzymania w całości wykonania decyzji właściwego organu;
- 3) zatwierdzonego sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy, jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany do jego sporządzenia na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, a także sprawozdania z badania, jeżeli obowiązek badania sprawozdania finansowego wynika z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych – w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w roku obrotowym poprzedzającym rok złożenia wniosku;
- 4) oświadczenia zapewniającego, że w stosunku do przedsiębiorcy nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości lub nie znajduje się on w stanie likwidacji.

6. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, załącza się oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) informacje zawarte we wniosku o wpis do rejestru dostawców EETS są zgodne z prawdą;

- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi EETS określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii.”.

Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 6, zawiera również następujące dane:

- 1) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorcy;
- 2) miejsce i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

8. W rejestrze EETS umieszcza się dane, o których mowa w ust. 3, wnioski z oceny, o których mowa w art. 16e ust. 4, a także informację o zawieszeniu świadczenia usługi EETS.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, i załączane dokumenty, o których mowa w ust. 4–6, sporządza się w języku polskim albo wnioskodawca zleca ich tłumaczenie na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej. Tłumaczenie dokumentu potwierdzającego spełnienie warunku, o którym mowa w art. 16e ust. 2 pkt 5, nie jest wymagane w przypadku, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1191 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie promowania swobodnego przepływu obywateli poprzez uproszczenie wymogów dotyczących przedkładania określonych dokumentów urzędowych w Unii Europejskiej i zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1).

10. W przypadku gdy wniosek o wpis do rejestru EETS nie zawiera danych, o których mowa w ust. 3, lub nie dołączono do niego dokumentów, o których mowa w ust. 4–6, minister właściwy do spraw transportu wzywa niezwłocznie wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku, w terminie nie krótszym niż 14 dni.

11. Wpis do rejestru EETS albo odmowa dokonania tego wpisu następuje w terminie 2 miesięcy od daty otrzymania wniosku lub jego uzupełnienia.

12. Wpis albo odmowa wpisu do rejestru EETS następuje w drodze decyzji administracyjnej. Wpisu do rejestru odmawia się w przypadku nieprzedłożenia dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2, lub oświadczenia, o którym mowa w ust. 6.

13. Minister właściwy do spraw transportu wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wpisu, odmowy wpisu, wykreślenia z rejestru EETS oraz decyzje w tych sprawach przedsiębiorcy albo dostawcy EETS oraz zawiadamia o wszczęciu postępowań oraz wydaniu decyzji podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS w drodze obwieszczeń, na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.

14. Uprawnienia dostawcy EETS wynikające z decyzji o wpisie do rejestru EETS nie przechodzą na podmioty powstałe w wyniku jego podziału albo łączenia się z innymi podmiotami.

15. Do świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS wpisanego do rejestru EETS nie stosuje się art. 23 i art. 24 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.⁷⁾).

Art. 16g. 1. Minister właściwy do spraw transportu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, dostawcę EETS z rejestru EETS:

- 1) na jego wniosek;
- 2) z urzędu w przypadku stwierdzenia:
 - a) zaprzestania faktycznego świadczenia przez dostawcę EETS usługi EETS przynajmniej na jednym obszarze EETS, chyba że dostawca EETS wykaże, że zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej,
 - b) niespełniania przez dostawcę EETS warunków, o których mowa w art. 16e ust. 2,

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 222, 621, 622 i 769.

- c) niezłożenia co najmniej jednego z oświadczeń, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, pomimo upływu terminu, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 7, i wezwania do ich złożenia,
- d) niezawarcia przez dostawcę EETS umów dotyczących obszarów EETS obejmujących wszystkie obszary EETS:
 - w przynajmniej czterech państwach członkowskich Unii Europejskiej, w terminie 36 miesięcy od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS do rejestru EETS stała się ostateczna, lub
 - w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej, w terminie 24 miesięcy od dnia zawarcia pierwszej umowy dotyczącej obszaru EETS w tym państwie, chyba że dostawca EETS wykaże, że umowa dotycząca obszaru EETS nie została zawarta z powodu niedopełnienia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS obowiązku zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu dostawców EETS do obszaru EETS.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. Minister właściwy do spraw transportu informuje podmioty prowadzące odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej o wpisaniu dostawcy EETS do rejestru EETS oraz o jego wykreśleniu z tego rejestru.

Art. 16h. Usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może także świadczyć dostawca EETS mający siedzibę na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wpisany do odpowiedniego rejestru prowadzonego w państwie jego siedziby, po:

- 1) zawarciu w formie pisemnej:
 - a) umowy dotyczącej obszaru EETS oraz
 - b) umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS;
- 2) zakończeniu, z pozytywnym wynikiem, procedury akredytacyjnej.

Art. 16i. 1. Dostawca EETS jest obowiązany:

- 1) w ramach świadczenia usługi EETS uiszczać opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, naliczane za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1;

- 1a) świadczyć w sposób nieprzerwany usługę EETS na wszystkich obszarach EETS, co do których zawarł umowy dotyczące obszarów EETS, z wyjątkiem przypadków, w których zaprzestanie świadczenia usługi EETS wynika z nieprzestrzegania przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przepisów regulujących świadczenie usługi EETS w danym państwie członkowskim Unii Europejskiej – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 2) niezwłocznie przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane, w tym dane osobowe użytkowników EETS, niezbędne do realizacji tej umowy, w tym:
 - a) dane, na podstawie których podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala wysokość opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazdy po obszarze EETS lub dokonuje weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości tej opłaty przez dostawcę EETS,
 - b) dane o dostarczonych użytkownikom EETS urządzeniach, o których mowa w art. 161 ust. 1, oraz przypisaniu tych urządzeń do pojazdu samochodowego i użytkownika EETS;
- 2a) w terminie wskazanym przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który nie może być dłuższy niż 2 dni kalendarzowe od dnia otrzymania wniosku, przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i dane pojazdu należące do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty na obszarze EETS;
- 3) monitorować poziom świadczonej usługi EETS oraz przeprowadzać audyt tej usługi we współpracy z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS;
- 4) współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym niezwłocznie przekazywać tym podmiotom, na ich żądanie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej oraz dane pojazdu stanowiącego własność użytkownika EETS lub znajdującego się w jego posiadaniu;
- 4a) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające:

- a) komunikację pomiędzy składnikami interoperacyjności EETS a systemem elektronicznego poboru opłat stosowanym na danym obszarze EETS,
- b) wymianę informacji z użytkownikami EETS
 - zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;
- 5) udostępniać na swojej stronie internetowej informacje o:
 - a) obszarach EETS, na których aktualnie świadczy usługę EETS,
 - b) planowanych działaniach mających na celu rozszerzenie zakresu świadczenia usługi EETS o obszary EETS, które nie są aktualnie obsługiwane przez tego dostawcę EETS,
 - c) warunkach zawierania umów o świadczenie usługi EETS
 - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 6) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o:
 - a) zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS,
 - b) zmianach dotyczących go danych i informacji zawartych w rejestrze EETS
 - w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 6a) pokrywać koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, wynikające z:
 - a) konieczności przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji elementów systemu elektronicznego poboru opłat, które mają wyłącznie na celu umożliwienie dostawcy EETS świadczenia usługi EETS zgodnie z ustawą i przepisami aktów wykonawczych wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520,
 - b) przeprowadzenia procedury akredytacyjnej;
- 6b) współdziałać z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, przy wykonywaniu testów elektronicznego systemu poboru opłat wykonywanych przez ten podmiot, w zakresie, w jakim jest to niezbędne do zapewnienia prawidłowego świadczenia usługi EETS;
- 6c) zawierać z użytkownikami EETS umowy o świadczenie usługi EETS, z zachowaniem zasady niedyskryminacji;

- 6d) przekazywać użytkownikom EETS dokumenty księgowe dotyczące opłat za przejazd uiszczonych w ramach usługi EETS, zwane dalej „dokumentami księgowymi EETS”;
- 6e) wdrożyć i stosować politykę ochrony danych osobowych przetwarzanych w związku ze świadczeniem usługi EETS zgodnie z art. 24 ust. 2 rozporządzenia 2016/679;
- 7) corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca, składać ministrowi właściwemu do spraw transportu dokumenty, o których mowa w art. 16f ust. 4 i 5, oraz oświadczenie o zakresie prowadzonej działalności dotyczącej świadczenia usługi EETS za rok poprzedni, zawierające informację o obsługiwanych obszarach EETS, a także oświadczenie, że spełnia wymogi, o których mowa w art. 16e ust. 2 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 8) niezwłocznie przekazywać ministrowi właściwemu do spraw transportu wnioski z oceny planu zarządzania ryzykiem związanym ze świadczeniem usługi EETS, o których mowa w art. 16e ust. 4, oraz zapewnić ministrowi prawo do nieodpłatnego ich udostępniania w rejestrze, o którym mowa w art. 16v ust. 1 – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS;
- 9) niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, albo zakończenia świadczenia usługi EETS, zgłosić ministrowi właściwemu do spraw transportu fakt zaprzestania albo zakończenia świadczenia usługi EETS – w przypadku dostawcy EETS wpisanego do rejestru EETS.

1a. Dostawca EETS jest ponadto obowiązany przekazywać podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, informacje inne niż określone w ust. 1, jeśli akt wykonawczy wydany przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520 tak stanowi.

2. Oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, zamieszczając w nich klauzulę, o której mowa w art. 16f ust. 6, oraz dane, o których mowa w art. 16f ust. 7.

3. Obowiązki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 6b oraz ust. 1a, dostawca EETS wypełnia z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.

4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał od dostawcy EETS dane osobowe w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na tym podmiocie, jest obowiązany zapewnić, że dane te:

- 1) nie zostaną udostępnione podmiotom świadczącym usługi poboru opłat i dostawcom EETS świadczącym, odpowiednio, usługę poboru opłat albo usługę EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zostaną wykorzystane przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wyłącznie w celu, w jaki zostały one uzyskane – w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, który uzyskał dane osobowe od dostawcy EETS, osobiście świadczy usługę poboru opłat.

5. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, administratorem tych danych jest SzeF KAS.

6. W przypadku gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują od dostawcy EETS dane osobowe na podstawie ust. 1 pkt 4, a SzeF KAS świadczy bezpośrednio usługę poboru opłat, organ ten jest obowiązany zapewnić, że dane te:

- 1) nie są udostępniane innym podmiotom pobierającym opłaty na obszarach EETS;
- 2) zostaną wykorzystane wyłącznie w celach:
 - a) ustalenia danych podmiotów naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej,
 - b) (uchylona)
 - c) przekazania dokumentów z przeprowadzonej kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, zgodnie z art. 131 ust. 1c.

7. Do przetwarzania przez podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4 stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 386–392 oraz art. 401–405 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.

8. Dostawca EETS udostępnia informację, o której mowa w ust. 1 pkt 5 lit. b, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o wpisie dostawcy EETS do rejestru

EETS stała się ostateczna, oraz aktualizuje tę informację przynajmniej raz w każdym roku kalendarzowym, począwszy od roku następującego po roku, w którym miało miejsce pierwsze udostępnienie informacji.

9. Przepisu ust. 1 pkt 6a lit. a nie stosuje się w zakresie, w jakim koszty ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS zostały uwzględnione przy ustalaniu wysokości stawek opłat za przejazd pobieranych przez ten podmiot.

10. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 9, dostawca EETS:

- 1) wskazuje, na których obszarach EETS zaprzestał świadczenia usługi EETS;
- 2) informuje o powodach zaprzestania świadczenia usługi EETS.

11. W przypadku zaprzestania faktycznego świadczenia usługi EETS, o którym mowa w art. 16g ust. 1 pkt 2 lit. a, przepisy art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców stosuje się odpowiednio.

Art. 16j. 1. Dostawca EETS uiszcza opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie, chyba że umowa ta stanowi inaczej. W przypadku gdy opłata stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, niedopuszczalne jest określenie w umowie terminu uiszczania opłat dłuższego niż 2 tygodnie.

2. Dostawca EETS nie może dokonywać potrącenia z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, oraz podejmować innych czynności skutkujących zmniejszeniem wysokości opłaty należnej podmiotowi pobierającemu opłaty.

3. W przypadku nieterminowego uiszczania opłat przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty należą się odsetki ustawowe za opóźnienie.

4. W przypadku gdy opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego albo jednostek samorządu terytorialnego, obowiązek ich uiszczenia przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty podlega egzekucji w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Przepis stosuje się w przypadku niemożności ściągnięcia należności podmiotu pobierającego opłaty z zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1.

Art. 16k. 1. Dostawca EETS jest obowiązany ustanowić zabezpieczenie należności z tytułu opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, a także odsetek, o których mowa w art. 16j ust. 3.

2. Zabezpieczenie ustanawia się, tak aby umożliwiała podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS bezwarunkowe, natychmiastowe, pełne i nieodwołalne ściągnięcie należnej opłaty wraz z odsetkami.

3. Zabezpieczenie może być ustanawiane według wyboru podmiotu pobierającego opłaty w jednej lub w kilku następujących formach:

- 1) pieniężnej, wpłaconej przelewem na rachunek bankowy wskazany przez podmiot pobierający opłaty;
- 2) gwarancji bankowej;
- 3) gwarancji ubezpieczeniowej;
- 4) poręczenia udzielonego przez podmiot, którego zdolność do spłaty zobowiązań w roku kalendarzowym, w którym przypada data udzielenia poręczenia, została oceniona na poziomie:
 - a) co najmniej BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 2c ust. 3 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne albo
 - b) odpowiadającym co najmniej poziomowi BBB + albo Baa 1 przyznawanym przez agencje ratingowe o międzynarodowej renomie;
- 5) innego równoważnego instrumentu finansowego.

4. Szczegółowe wymagania dotyczące ustanowienia zabezpieczenia, w tym jego wysokości, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa w informacji o obszarze EETS, o której mowa w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c, mając na uwadze przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.

Art. 16l. 1. W ramach świadczenia usługi EETS dostawca EETS oferuje użytkownikowi EETS urządzenie pokładowe na potrzeby poboru opłat umożliwiające pobór opłat w systemach elektronicznego poboru opłat stosowanych na obszarach EETS, na których wykorzystuje się technologie wymienione w art. 13i ust. 1. Przepis art. 13i ust. 3¹ stosuje się.

1a. Dostawca EETS przedstawia dokument potwierdzający spełnienie przez urządzenie, o którym mowa w ust. 1, wymagań, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, na żądanie:

- 1) podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS;
- 2) użytkownika EETS;

3) korzystającego z drogi publicznej niebędącego użytkownikiem EETS.

2. (uchylony)

3. Dostawca EETS zapewnia personalizację urządzenia, o którym mowa w ust. 1, i jego serwis, a także wsparcie techniczne dla użytkownika EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.

4. Dostawca EETS prowadzi wykaz przeznaczonych do zablokowania urządzeń, o których mowa w ust. 1, który niezwłocznie przekazuje podmiotowi pobierającemu opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.

5. Dostawca EETS niezwłocznie informuje użytkownika EETS o przekazaniu podmiotowi pobierającemu opłaty wykazu, o którym mowa w ust. 4, w którym umieszczono urządzenie wydane temu użytkownikowi.

6. Dostawca EETS niezwłocznie blokuje urządzenie na podstawie wykazu, o którym mowa w ust. 4, i informuje o tym podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.

7. Dostawca EETS nie uiszcza opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, naliczanych za pomocą urządzenia umieszczonego w wykazie, o którym mowa w ust. 4, od chwili dostarczenia tego wykazu podmiotowi pobierającemu opłaty.

8. Wykaz, o którym mowa w ust. 4, jest przekazywany na zasadach określonych w umowie dotyczącej obszaru EETS.

9. Do przetwarzania danych osobowych w związku z prowadzeniem i przekazywaniem podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS wykazu, o którym mowa w ust. 4, stosuje się przepisy rozporządzenia 2016/679, odpowiednio przepisy art. 401–405 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej oraz w zakresie ochrony danych osobowych przetwarzanych w celu rozpoznawania, zapobiegania, wykrywania i zwalczania czynów zabronionych, a także wykonywania kar – odpowiednio przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości.

10. Urządzenie, o którym mowa w ust. 1, może być wykorzystywane przez dostawcę EETS do świadczenia innych usług niż usługa EETS, pod warunkiem że nie wpływa to na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS. W tym celu w urządzeniu mogą być wykorzystywane technologie inne niż wymienione w art. 13i ust. 1.

Art. 16la. 1. Umowę dotyczącą świadczenia usługi EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji, o której mowa w art. 16i ust. 1 pkt 5 lit. c.

2. Umowa dotycząca świadczenia usługi EETS określa w szczególności:

- 1) szczegółowy zakres usług zapewnianych użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS;
- 2) szczegółowy zakres danych, w tym danych osobowych, które użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS;
- 3) sposób i termin uiszczania kwoty, o której mowa w art. 16n ust. 1;
- 4) przypadki uzasadniające umieszczenie przez dostawcę EETS urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1, w wykazie, o którym mowa w art. 16l ust. 4;
- 5) szczegółowy tryb wystawiania dokumentów księgowych EETS;
- 6) tryb i termin przekazywania użytkownikowi EETS informacji, o której mowa w art. 16l ust. 5.

3. Dostawca EETS udostępnia użytkownikowi EETS instrukcję używania urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.

4. Określenie zakresu danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2, oraz ustalenie treści instrukcji, o której mowa w ust. 3, następuje z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 10 ust. 3 dyrektywy 2019/520.

5. Określenie trybu wystawiania dokumentów księgowych EETS następuje z uwzględnieniem przepisów art. 16s ust. 4 i 5 oraz wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.

6. W zakresie nieuregulowanym w ust. 1–5 do umów dotyczących świadczenia usługi EETS stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2024 r. poz. 1796).

Art. 16lb. 1. Użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS zgodne ze stanem faktycznym dane, w tym dane osobowe, niezbędne do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS.

2. Dane przekazywane dostawcy EETS obejmują w szczególności dane pojazdu niezbędne dla ustalenia wysokości stawek opłaty należnej za przejazd tego pojazdu po obszarze EETS.

3. W przypadku powzięcia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub Głównego Inspektora Transportu Drogowego uzasadnionych wątpliwości co do zgodności ze stanem faktycznym danych, o których mowa w ust. 2, podmioty te mają prawo żądać przekazania przez dostawcę EETS dokumentów użytkownika EETS zawierających te dane, o ile znajdują się one w posiadaniu dostawcy EETS.

4. W przypadku stwierdzenia, że dane przekazane dostawcy EETS przez użytkownika EETS są niezgodne ze stanem faktycznym i skutkują poborem opłaty należnej za przejazd danego pojazdu po obszarze EETS w zaniżonej wysokości, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nalicza opłatę według najwyższej stawki obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS niezwłocznie informuje dostawcę EETS o naliczaniu opłaty w sposób określony w zdaniu pierwszym.

Art. 16m. Dostawca EETS za udostępnienie usługi EETS może pobierać wynagrodzenie od użytkowników EETS na zasadach określonych w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS.

Art. 16n. 1. W ramach korzystania z usługi EETS użytkownik EETS jest obowiązany uiszczać dostawcy EETS kwotę odpowiadającą opłacie, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, naliczonej za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 16l ust. 1.

2. Niewypełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie ma wpływu na konieczność wypełnienia nałożonego na dostawcę EETS obowiązku, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 1, wobec podmiotu pobierającego opłaty, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.

3. Uiszczanie kwoty, o której mowa w ust. 1, dostawcy EETS przez użytkownika EETS wyklucza możliwość dochodzenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, od użytkownika EETS przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.

4. Dostawca EETS, dokonując rozliczenia użytkownika EETS, wyodrębnia kwotę, o której mowa w ust. 1, i kwotę wynagrodzenia za usługę EETS oraz wskazuje termin ich zapłaty.

5. Rozliczenie powinno zawierać informacje określające czas i miejsce naliczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, a także zestawienie składników tego rozliczenia, chyba że użytkownik EETS zdecyduje inaczej.

6. Dostawca EETS informuje użytkownika EETS o każdorazowym nieuiszczeniu przez niego kwoty, o której mowa w ust. 1, w terminie określonym w umowie dotyczącej świadczenia usługi EETS, z uwzględnieniem wymagań określonych w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520.

Art. 160. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest obowiązany:

- 1) zapewnić niedyskryminacyjne:
 - a) procedurę akredytacyjną,
 - b) warunki zawierania umów dotyczących obszaru EETS, na którym pobiera opłaty;
- 2) dopuszczać na obszarze EETS użytkowanie urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1, pod warunkiem że dane urządzenie:
 - a) dostarczane jest przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS,
 - b) zostało pozytywnie ocenione w ramach procedury akredytacyjnej,
 - c) jest sprawne oraz
 - d) nie zostało umieszczone w wykazie, o którym mowa w art. 16l ust. 4;
- 2a) uczestniczyć w audycie, o którym mowa w art. 16i ust. 1 pkt 3, na zasadach określonych w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 5 ust. 11 dyrektywy 2019/520;
- 2b) współpracować, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, z dostawcami EETS, producentami składników interoperacyjności EETS i jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania w EETS składników interoperacyjności EETS;
- 3) zamieszczać na swojej stronie internetowej:
 - a) wykaz dostawców EETS, z którymi zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS,
 - b) informację o drodze lub sieci dróg, na których pobiera opłaty, kategoriach pojazdów podlegających opłacie i odpowiadających im stawkach opłat oraz o technologii stosowanej do poboru opłat na obszarze EETS,
 - c) informację o obszarze EETS, zawierającą co najmniej opis:
 - szczegółowych wymagań, które dostawcy EETS powinni spełnić w celu uzyskania prawa do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS,

- szczegółowych warunków zawierania umów dotyczących obszaru EETS, w tym opis sposobu ustalania wysokości wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS,
 - procedury akredytacyjnej,
 - danych niezbędnych do ustalenia wysokości opłaty należnej od użytkownika EETS za przejazd obszarem EETS
- zwaną dalej „informacją o obszarze EETS”,
- d) informację o planowanej zmianie danych, o których mowa w lit. b;
- 4) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o danych i informacjach, o których mowa w pkt 3 lit. a–c;
 - 5) niezwłocznie informować ministra właściwego do spraw transportu o zmianach danych i informacji, o których mowa w pkt 3 lit. a–c;
 - 6) wdrożyć i stosować interfejsy zapewniające komunikację pomiędzy systemem elektronicznego poboru opłat a składnikami interoperacyjności EETS, zgodnie ze specyfikacją określoną w przepisach aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2019/520;
 - 7) podejmować działania mające na celu niezwłoczne przywrócenie możliwości świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, w przypadku gdy świadczenie usługi EETS nie jest możliwe ze względu na zawinione przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS naruszenie obowiązków określonych w ustawie lub w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;
 - 8) podejmować działania, w zakresie swojej właściwości, mające na celu zapewnienie zgodności obszaru EETS, na którym pobiera opłaty, z wymaganiami technicznymi lub prawnymi określonymi w ustawie oraz w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520;
 - 9) podejmować działania umożliwiające prawidłowy pobór opłat z wykorzystaniem usługi EETS, w przypadku zakłócenia funkcjonowania tej usługi z przyczyn leżących po stronie tego podmiotu pobierającego opłaty, mając w szczególności na względzie poszanowanie interesów użytkowników EETS.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, spełnia szczególne wymagania określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520.

3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie wymaga od dostawcy EETS stosowania rozwiązań lub procesów technicznych, które utrudniałyby zapewnienie interoperacyjności składników interoperacyjności EETS stosowanych przez tego dostawcę z systemami elektronicznego poboru opłat wykorzystywanymi na innych obszarach EETS.

Art. 16p. (uchylony)

Art. 16q. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS jest uprawniony do sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS przez dostawcę EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS.

2. Dostawca EETS jest obowiązany do współdziałania przy sprawdzaniu sposobu świadczenia usługi EETS.

3. Sprawdzanie sposobu świadczenia usługi EETS nie może uniemożliwiać świadczenia usługi EETS.

Art. 16r. 1. Potwierdzenie faktu przejazdu użytkownika EETS pojazdem po obszarze EETS, na podstawie którego podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nalicza opłaty, jest przekazywane między stronami umowy dotyczącej obszaru EETS.

1a. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, przekazuje:

- 1) dostawca EETS podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS – w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS dostawcy EETS – w przypadku obszaru EETS, na którym do poboru opłat stosowana jest technologia, o której mowa w art. 13i ust. 1 pkt 3.

2. W przypadku stwierdzenia przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS faktu przejazdu użytkownika EETS pojazdem po obszarze EETS, pomimo braku potwierdzenia tego faktu przez dostawcę EETS zgodnie z ust. 1 i 1a, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wzywa dostawcę EETS do uiszczenia opłaty za ten przejazd.

3. W przypadkach, o którym mowa w ust. 2, dostawca EETS przed podjęciem działań mających na celu wyegzekwowanie kwoty odpowiadającej opłacie, o której

mowa w art. 16n ust. 1, od użytkownika EETS informuje go o obowiązku jej uiszczenia.

Art. 16s. 1. Umowę dotyczącą obszaru EETS zawiera się na podstawie warunków określonych w informacji o obszarze EETS.

2. Umowa dotycząca obszaru EETS określa co najmniej:

- 1) podział obowiązków i wynikających z nich ryzyk związanych z zapewnieniem prawidłowego poboru opłat w elektronicznym systemie poboru opłat;
- 2) sposób ustalania i wypłaty wynagrodzenia dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS;
- 3) formę i zasady ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w art. 16k ust. 1, oraz tryb korzystania z niego przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS, a także zasady jego zwrotu;
- 4) obowiązki wynikające z przeprowadzenia procedury akredytacyjnej – w przypadku, o którym mowa w art. 16xa ust. 1 pkt 2;
- 5) tryb dostarczania wykazu, o którym mowa w art. 16l ust. 4, oraz jego aktualizacji;
- 6) zasady wystawiania przez dostawcę EETS dokumentów księgowych EETS;
- 7) formy i tryb sprawdzania sposobu świadczenia usługi EETS, zgodnie z art. 16q;
- 8) zakres i tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS na wypadek podejmowania przez ten podmiot działań, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 7–9;
- 9) tryb współdziałania dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS przy wykonywaniu testów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6b;
- 10) tryb współpracy dostawcy EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS oraz z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w celu ustalenia zgodności ze stanem faktycznym danych użytkownika EETS, na podstawie których ustala się wysokość stawki opłaty za przejazd, zgodnie z art. 16lb ust. 3;
- 11) skutki nienależytego wykonania i niewykonania obowiązków umownych, w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia wypłacanego dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS;
- 12) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy, w szczególności w przypadku wykreślenia dostawcy EETS z rejestru EETS albo odpowiedniego rejestru w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;

13) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy.

3. Umowa dotycząca obszaru EETS może zawierać inne postanowienia niż określone w ust. 2, jeśli są one niezbędne dla zapewnienia prawidłowości poboru opłat na obszarze EETS i świadczenia usługi EETS.

4. Podmiot pobierający opłatę elektroniczną zobowiązuje dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty.

5. Podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, może zobowiązać dostawcę EETS w umowie dotyczącej obszaru EETS do wystawiania dokumentów księgowych EETS w imieniu lub na rzecz podmiotu pobierającego opłaty.

Art. 16t. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dostawcy EETS z tytułu świadczenia usługi EETS na obszarze EETS.

2. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS jest ustalane w jednakowy sposób dla wszystkich dostawców EETS, którzy świadczą usługę EETS na danym obszarze EETS.

3. Wynagrodzenie dla dostawcy EETS składa się z:

- 1) kwoty odpowiadającej oszczędnościom powstałym po stronie podmiotu pobierającego opłaty w związku ze świadczeniem usługi EETS przez dostawcę EETS lub
- 2) prowizji w przypadku przeniesienia wskazanych w umowie dotyczącej obszaru EETS ryzyk związanych z poborem opłat na obszarze EETS na dostawcę EETS.

4. W przypadku gdy na danym obszarze EETS opłaty są uiszczane z wykorzystaniem usługi poboru opłat, świadczonej przez głównego dostawcę działającego w imieniu i na rzecz podmiotu pobierającego opłatę, a usługa ta spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wypłaca wynagrodzenie dla głównego dostawcy z tytułu świadczenia tej usługi,
- 2) główny dostawca ma obowiązek zawierania umów dotyczących świadczenia usługi poboru opłat ze wszystkimi korzystającymi z dróg, którzy się do niego zgłoszą, lub umowa pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze

EETS a głównym dostawcą na świadczenie usługi poboru opłat została zawarta na okres dłuższy niż 4 lata,

3) na danym obszarze EETS świadczona jest tylko jedna usługa poboru opłat spełniająca warunki, o których mowa w pkt 1 i 2

– wynagrodzenie dla dostawcy EETS ustala się w analogiczny sposób jak wynagrodzenie wypłacane głównemu dostawcy przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS.

5. W przypadku określonym w ust. 4 przy ustalaniu wysokości wynagrodzenia dla dostawcy EETS nie uwzględnia się kosztów ponoszonych przez głównego dostawcę w związku ze świadczeniem usługi poboru opłat, do których ponoszenia nie są zobowiązani dostawcy EETS.

6. Kwota stanowiąca równowartość kosztów, o których mowa w art. 16i ust. 1 pkt 6a, może być potrącona z wynagrodzenia dla dostawcy EETS. W takim przypadku umowa dotycząca obszaru EETS powinna zawierać warunki dokonywania tego potrącenia.

Art. 16u. 1. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS może jednocześnie świadczyć usługę EETS, jeśli przepis szczególny tak stanowi. W takim przypadku podmiot ten zawiera umowy dotyczące obszarów EETS z innymi podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.

2. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS będący jednocześnie dostawcą EETS nie może pokrywać kosztów wykonywania jednej z tych działalności przychodami pochodzącymi z drugiego rodzaju działalności (subsydiowanie skrośne) i jest obowiązany:

- 1) prowadzić ewidencję księgową odrębnie dla każdej z tych działalności;
- 2) sporządzać i przechowywać sprawozdania finansowe dotyczące tych działalności, zawierające bilans oraz rachunek zysków i strat za okresy sprawozdawcze, na zasadach i w trybie określonych w przepisach o rachunkowości.

3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS będący jednocześnie dostawcą EETS, obowiązany do sporządzenia sprawozdania finansowego na podstawie przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych, sporządza i przechowuje, na zasadach i w trybie określonych w tych przepisach, sprawozdania finansowe za okresy sprawozdawcze, odrębnie dla poszczególnych rodzajów wykonywanej działalności gospodarczej.

4. W przypadku gdy z przepisów o rachunkowości lub innych przepisów szczególnych wynika obowiązek badania sprawozdania finansowego, sprawozdanie podlega badaniu także w zakresie eliminowania subsydiowania skrośnego pomiędzy działalnościami, o których mowa w ust. 1.

Art. 16v. 1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr zawierający informacje dotyczące:

- 1) nazwy i adresu siedziby podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS;
- 2) miejsca publikacji informacji, o których mowa w art. 16o ust. 1 pkt 3;
- 3) obszarów EETS na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obejmujące:
 - a) rodzaj technologii stosowanej do poboru opłat,
 - b) rodzaje i kategorie pojazdów podlegających opłacie,
 - c) wysokość stawek opłat,
 - d) drogę, odcinek drogi lub sieć dróg, na których pobierane są opłaty;
- 4) dostawców EETS, którzy zawarli umowy dotyczące obszarów EETS;
- 5) wnioski z oceny niezależnego audytora, o których mowa w art. 16e ust. 4;
- 6) dane punktu kontaktowego dla dostawców EETS, w tym numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej – w przypadku, o którym mowa w art. 16va ust. 1.

1a. Minister właściwy do spraw transportu co najmniej raz w roku kalendarzowym weryfikuje prawidłowość informacji zawartych w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu minister może zwrócić się do podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS oraz do dostawców EETS o przekazanie stosownych informacji i wyjaśnień.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu do dnia 31 grudnia każdego roku drogą elektroniczną przekazuje Komisji Europejskiej oraz podmiotom prowadzącym odpowiednie rejestry w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej informacje zawarte w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, oraz w rejestrze EETS.

Art. 16va. 1. W przypadku gdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej znajduje się więcej niż jeden obszar EETS, minister właściwy do spraw transportu pełni funkcję punktu kontaktowego dla dostawców EETS w odniesieniu do wszystkich obszarów EETS znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zadaniem punktu kontaktowego jest koordynowanie, na wniosek dostawcy EETS, wstępnych kontaktów pomiędzy tym dostawcą EETS a podmiotami pobierającymi opłaty na obszarach EETS.

Art. 16w. 1. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do:

- 1) zasad przeprowadzania oceny zgodności składników interoperacyjności EETS,
- 2) warunków i trybu udzielania akredytacji oraz zasad i trybu autoryzacji jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjność EETS,
- 3) sposobu notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność składników interoperacyjności EETS,
- 4) zasad funkcjonowania systemu nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu składnikami interoperacyjności EETS

– stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Wymagania, o których mowa w art. 16x ust. 1, uznaje się za wymagania w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

3. Niematerialne składniki interoperacyjności EETS, takie jak oprogramowanie, uznaje się za wyroby w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

4. Dostawcę EETS, który wystawia deklarację WE przydatności do stosowania w EETS zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520, uznaje się za producenta w rozumieniu art. 4 pkt 20 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub za upoważnionego przedstawiciela.

5. Czynności, o których mowa w rozdziale 5 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

6. Minister właściwy do spraw transportu notyfikuje, zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, autoryzowaną jednostkę oceniającą zgodność składników interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1, jeśli spełnia ona minimalne kryteria, jakie powinny spełniać jednostki notyfikowane, określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.

7. Minister właściwy do spraw transportu dokonując notyfikacji, o której mowa w art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wskazuje zakres zadań autoryzowanej jednostki, o której mowa w ust. 6, oraz podaje numer identyfikacyjny nadany tej jednostce przez Komisję Europejską.

8. W przypadku gdy autoryzowana jednostka, która została notyfikowana zgodnie z ust. 6, zaprzestała spełniać kryteria określone w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520, minister właściwy do spraw transportu cofa notyfikację, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

9. W przypadku gdy Komisja Europejska lub inne państwo członkowskie Unii Europejskiej poinformuje ministra właściwego do spraw transportu o konieczności dokonania zmian w autoryzowanej jednostce notyfikowanej w celu zachowania przez nią statusu jednostki notyfikowanej, minister zawiesza notyfikację i wzywa jednostkę do wdrożenia działań naprawczych w oznaczonym terminie pod rygorem cofnięcia notyfikacji, o czym niezwłocznie informuje Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Art. 16x. 1. Składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania określone w:

- 1) niniejszej ustawie;
- 2) aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 4–6 dyrektywy 2019/520;
- 3) dziale VI ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej – w przypadku urządzeń, o których mowa w art. 16l ust. 1.

1a. W zakresie nieuregulowanym w przepisach wymienionych w ust. 1 składniki interoperacyjności EETS spełniają wymagania w rozumieniu art. 4 pkt 28 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Składniki interoperacyjności EETS podlegają ocenie zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.

3. Producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel sporządza dla składników interoperacyjności EETS deklarację WE zgodnie z procedurą określoną w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie

art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520. Producent lub upoważniony przedstawiciel umieszcza oznakowanie CE zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 30).

4. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności EETS lub na jego etykiecie w sposób widoczny, czytelny i trwały, a gdy nie jest to możliwe lub nie można tego zapewnić z uwagi na charakter wyrobu, umieszcza się je na opakowaniu lub na dokumentach towarzyszących.

5. W ocenie, o której mowa w ust. 2, mogą uczestniczyć notyfikowane jednostki certyfikujące lub notyfikowane jednostki kontrolujące, spełniające wymagania, o których mowa w akcie wykonawczym wydanym przez Komisję Europejską na podstawie art. 19 ust. 5 dyrektywy 2019/520.

6. W przypadku gdy ocena, o której mowa w ust. 2, wymaga udziału podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS podmiot ten może pobierać opłatę za czynności związane z tą oceną. Wysokość opłaty strony ustalają w umowie dotyczącej obszaru EETS lub w odrębnej umowie dotyczącej takiej oceny.

7. Domniemywa się, że składniki interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS, są zgodne z wymaganiami określonymi w ust. 1 i 1a.

8. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS oraz organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności EETS, na których umieszczono oznakowanie CE albo deklarację zgodności ze specyfikacjami lub deklarację przydatności do stosowania w EETS.

Art. 16xa. 1. Procedura akredytacyjna jest przeprowadzana:

- 1) przed zawarciem umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w odrębnej umowie zawieranej przez dostawcę EETS z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS albo
- 2) po zawarciu umowy dotyczącej obszaru EETS na warunkach określonych w tej umowie.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, umowa dotycząca obszaru EETS może być zawarta pod warunkiem zakończenia procedury akredytacyjnej z wynikiem pozytywnym.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakończenie procedury akredytacyjnej z wynikiem negatywnym skutkuje wygaśnięciem z mocy prawa umowy dotyczącej obszaru EETS.

4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS ustala jedną procedurę akredytacyjną dla wszystkich dostawców EETS i koordynuje jej przeprowadzenie, mając na względzie:

- 1) konieczność niedyskryminacyjnego traktowania dostawców EETS;
- 2) przepisy aktu wykonawczego wydanego przez Komisję Europejską na podstawie art. 6 ust. 9 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim akt ten określa procedurę akredytacyjną dostawców EETS.

5. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 2, lub opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, planuje wdrożyć elektroniczny system poboru tych opłat wykorzystujący co najmniej jedną z technologii wymienionych w art. 4 pkt 42, podmiot ten, niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tego systemu, zamieszcza na swojej stronie internetowej informację o obszarze EETS, która oprócz elementów określonych w art. 16o ust. 1 pkt 3 lit. c, zawiera:

- 1) informację o planowanym terminie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat;
- 2) szczegółowy harmonogram przeprowadzenia ponownej procedury akredytacyjnej.

6. Ustalając i aktualizując harmonogram przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS określa poszczególne czynności tej procedury i terminy ich przeprowadzenia w taki sposób, aby procedura ta mogła się zakończyć nie później niż na miesiąc przed dniem wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat.

7. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS podejmuje niezbędne czynności w celu zakończenia procedury akredytacyjnej w terminie określonym w harmonogramie przeprowadzenia tej procedury.

8. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie odpowiada za zwłokę lub opóźnienie w realizacji harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej, w tym przekroczenie terminu określonego zgodnie z ust. 7, jeśli wynika to z okoliczności, na które nie miał wpływu, takich jak działanie siły wyższej oraz nieprawidłowe działania dostawcy EETS lub zaniechanie tego dostawcy.

9. W przypadku gdy podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS planuje wdrożyć istotne zmiany w stosowanym przez niego elektronicznym systemie poboru opłat, wymagające od dostawców EETS zmodyfikowania używanych przez nich składników interoperacyjności EETS, na skutek czego konieczne jest ponowne przeprowadzenie procedury akredytacyjnej, podmiot ten niezwłocznie po rozpoczęciu prac nad wdrożeniem tej zmiany dokonuje aktualizacji informacji o obszarze EETS poprzez zamieszczenie w niej:

- 1) informacji o planowanym terminie wdrożenia istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat;
- 2) szczegółowego harmonogramu przeprowadzenia procedury akredytacyjnej.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, przepisy ust. 6–8 stosuje się odpowiednio.

Art. 16xb. 1. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS stosujące systemy elektronicznego poboru opłat, w których wykorzystuje się urządzenia na potrzeby poboru opłat w rozumieniu art. 13i ust. 3¹, zapewniają, z zachowaniem zasady niedyskryminacji, środowisko testowe, w którym dostawcy EETS mogą przeprowadzić testy akceptacyjne umożliwiające weryfikację, czy dane urządzenie może być wykorzystywane do świadczenia usługi EETS na obszarze EETS. Podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS mogą, w drodze umowy, ustanowić środowisko testowe dla więcej niż jednego obszaru EETS. Środowisko testowe testuje jedynie te urządzenia, które pracują w technologii stosowanej na obszarach EETS.

2. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS udostępnia w informacji o obszarze EETS procedurę przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym opis stosowanej metodyki i warunków przeprowadzania testów.

3. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS przygotowuje testy akceptacyjne w taki sposób, aby ich przeprowadzenie nie wpływało na prawidłowość poboru opłat na obszarze EETS.

4. Wniosek o przeprowadzenie testów akceptacyjnych zawiera co najmniej:

- 1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;

- 2) dane urządzenia na potrzeby poboru opłat elektronicznych, które ma być przedmiotem testów akceptacyjnych, w tym opis jego specyfikacji technicznej;
- 3) oświadczenie dostawcy EETS o spełnianiu przez urządzenie, o którym mowa w pkt 2, wymogów określonych w przepisach wymienionych w art. 16x ust. 1 oraz ust. 1a;
- 4) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania dostawcy EETS.

5. Po przeprowadzeniu testów akceptacyjnych podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS wystawia dokument, w którym oświadcza, że testy akceptacyjne zostały zakończone z:

- 1) wynikiem pozytywnym, jeśli potwierdziły one możliwość wykorzystywania urządzenia na potrzeby poboru opłat do świadczenia usługi EETS na danym obszarze EETS;
- 2) wynikiem negatywnym, jeśli nie potwierdziły one możliwości, o której mowa w pkt 1.

6. Dokument, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) firmę, siedzibę i adres dostawcy EETS;
- 2) informację o:
 - a) dacie zakończenia testów,
 - b) danych identyfikujących urządzenie, które było przedmiotem testów,
 - c) technologii stosowanej w elektronicznym systemie poboru opłat;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania podmiotu pobierającego opłaty na obszarze EETS.

7. Na wniosek dostawcy EETS dokument, o którym mowa w ust. 5, wydaje się w formie dokumentu elektronicznego. W takim przypadku zaświadczenie jest opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym, podpisem osobistym osoby upoważnionej do jego wydania albo kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną.

8. Dostawca EETS sporządza i uzgadnia z podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS raport podsumowujący przeprowadzone testy akceptacyjne. W raporcie opisuje się w szczególności metodykę, warunki i tryb przeprowadzonych testów. Raport stanowi załącznik do dokumentu, o którym mowa w ust. 5.

9. Koszty testów akceptacyjnych, niezależnie od ich wyniku, ponosi dostawca EETS.

10. Szczegółowy tryb przeprowadzenia testów akceptacyjnych, w tym sposób ustalenia kosztów ich przeprowadzenia, określany jest w umowie dotyczącej obszaru EETS lub w odrębnej umowie w sprawie przeprowadzenia testów akceptacyjnych zawartej pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS.

11. W zakresie przeprowadzania testów akceptacyjnych dostawca EETS może działać przez upoważnionego przedstawiciela.

Art. 16y. 1. Kontrolę składników interoperacyjności EETS przeprowadza organ nadzoru rynku, o którym mowa w art. 58 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Postępowanie w sprawach wprowadzonych do obrotu składników interoperacyjności EETS niezgodnych z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 i 1a, prowadzą organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 ust. 3 pkt 8 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2a. Organy, o których mowa w ust. 1 i 2, nie przeprowadzają ani nie zlecają kontroli składników interoperacyjności EETS, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania w EETS, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską na podstawie art. 15 ust. 7 dyrektywy 2019/520.

2b. Organ, o którym mowa w ust. 2, wydając postanowienie, o którym mowa w art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, wzywa producenta lub upoważnionego przedstawiciela do usunięcia niezgodności składnika interoperacyjności EETS z wymaganiami, o których mowa w art. 16x ust. 1 lub 1a.

3. (uchylony)

4. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, informuje o tym niezwłocznie Komisję Europejską wraz z podaniem podstawy prawnej wydanej decyzji, określając w szczególności, czy niezgodność wynika z:

- 1) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych lub
- 2) nieadekwatności specyfikacji technicznych.

5. Jeżeli organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, wyda decyzję, o której mowa w art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności

i nadzoru rynku, informuje o tym Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej.

6. W przypadku gdy Komisja Europejska poinformuje organ nadzoru rynku, o którym mowa w ust. 2, o uznaniu środka, o którym mowa w ust. 4, za nieuzasadniony, organ nadzoru rynku uznaje decyzję, o której mowa w ust. 4, za bezprzedmiotową i stwierdza jej wygaśnięcie.

Art. 16z. 1. Spór pomiędzy podmiotem pobierającym opłaty na obszarze EETS a dostawcą EETS dotyczący:

- 1) negocjacji związanych z usługą EETS,
- 2) umowy dotyczącej obszaru EETS

– może być przedmiotem postępowania pojednawczego prowadzonego na wniosek złożony przez podmiot pobierający opłaty, lub dostawcę EETS, przez niezależną Komisję powoływaną do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS, zwaną dalej „Komisją”. Złożenie wniosku nie narusza prawa stron do rozstrzygnięcia sporów na podstawie odrębnych przepisów.

1a. Komisja jest w szczególności uprawniona do sprawdzenia, czy:

- 1) warunki zawarcia umowy dotyczące obszaru EETS określone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS nie są dyskryminacyjne dla dostawcy EETS;
- 2) wynagrodzenie przewidziane dla dostawcy EETS jest zgodne z zasadami określonymi w art. 16t ust. 2–6.

2. Komisja jest powoływana na wniosek, o którym mowa w ust. 1, oddzielnie do rozstrzygnięcia każdego sporu. Wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się zakres i istotę sporu. Do wniosku załącza się dokumenty dotyczące istoty sporu.

Art. 16za. 1. Komisja składa się z trzech członków:

- 1) osoby wskazanej przez dostawcę EETS;
- 2) osoby wskazanej przez podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS;
- 3) przewodniczącego.

2. Członkiem Komisji może zostać osoba fizyczna, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;

- 2) nie została prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów;
- 3) jest bezstronna i niezależna od stron sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, oraz pozostałych dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty na obszarach EETS.

3. Bezstronność i niezależność, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie jest zachowana, jeżeli kandydat na członka Komisji, zastępczego członka Komisji lub członek Komisji:

- 1) posiada udziały, akcje lub inne tytuły własności w podmiotach będących dostawcami EETS lub pobierającymi opłaty na obszarach EETS lub jednostkach z nimi powiązanych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 43 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2023 r. poz. 120, 295 i 1598 oraz z 2024 r. poz. 619, 1685 i 1863);
- 2) jest lub był w ostatnich 5 latach przedstawicielem prawnym (pełnomocnikiem), członkiem organów nadzorujących, zarządzających, administrujących lub pracownikiem podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 3) osiągnął w ciągu ostatnich 5 lat lub w czasie pełnienia funkcji członka Komisji, przychód z tytułu świadczenia usług na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1;
- 4) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym w linii prostej do drugiego stopnia lub jest związany z tytułu opieki, przysposobienia lub kurateli z osobą będącą członkiem organów nadzorujących, zarządzających lub administrujących podmiotów, o których mowa w pkt 1.

4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub dostawca EETS, składając wniosek, o którym mowa w art. 16z ust. 1, wskazuje po jednym kandydacie na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji. Po otrzymaniu wniosku, minister właściwy do spraw transportu wzywa drugą stronę sporu do wskazania, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, kandydata na członka Komisji i zastępczego członka Komisji oraz co najmniej dwóch i nie więcej niż czterech kandydatów na przewodniczącego Komisji, a także do złożenia dokumentów dotyczących istoty sporu.

5. Kandydaci na członków Komisji, zastępczych członków Komisji i przewodniczącego Komisji składają ministrowi właściwemu do spraw transportu

pisemne oświadczenie, że spełniają wymogi, o których mowa w ust. 2. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

6. Kandydaci na członków Komisji wybierają przewodniczącego Komisji spośród wskazanych kandydatów na przewodniczącego i informują o dokonanych wyborze ministra właściwego do spraw transportu.

7. Minister właściwy do spraw transportu, po otrzymaniu informacji o wyborze przewodniczącego Komisji powołuje Komisję w drodze zarządzenia, które podlega ogłoszeniu w dzienniku urzędowym tego ministra. Komisja rozpoczyna swoją działalność z chwilą ogłoszenia zarządzenia. Minister właściwy do spraw transportu zawiadamia strony postępowania o powołaniu Komisji.

8. Członkostwo w Komisji ustaje z dniem:

- 1) śmierci członka Komisji;
- 2) złożenia rezygnacji przez członka Komisji ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 3) zaprzestania spełniania przez członka Komisji wymagań określonych w ust. 2;
- 4) następującym po dniu wydania uchwały kończącej postępowanie.

9. Członek Komisji, który złożył rezygnację, jest obowiązany uczestniczyć w pracach Komisji do czasu powołania następcy.

10. W przypadku gdy przed wydaniem uchwały kończącej postępowanie ustało członkostwo w Komisji przewodniczącego Komisji, wyboru nowego przewodniczącego Komisji dokonuje się spośród pozostałych kandydatów na przewodniczącego Komisji, wskazanych zgodnie z ust. 4. Przepisy ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

11. W przypadku ustania członkostwa w Komisji pozostałych członków Komisji, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powołuje na członka Komisji zastępczego członka Komisji, wskazanego przez stronę zgodnie z ust. 4. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio.

Art. 16zb. 1. Przewodniczący Komisji kieruje pracą Komisji oraz czuwa nad sprawnym przebiegiem postępowania i w tym celu może wydawać zarządzenia. Przewodniczący Komisji reprezentuje Komisję na zewnątrz.

2. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez Komisję.

2a. W posiedzeniach Komisji biorą udział wyłącznie strony i ich pełnomocnicy oraz osoby powołane przez strony do udziału w postępowaniu przed Komisją, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji.

3. Komisja, w terminie 30 dni od dnia powołania, może wezwać podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS lub dostawcę EETS do uzupełnienia złożonych dokumentów.

4. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS dostawca EETS oraz osoby trzecie zaangażowane w świadczenie usług EETS mają obowiązek udzielania na żądanie Komisji informacji związanych z istotą sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1. Informacji udziela się nieodpłatnie.

5. Informacje udzielone zgodnie z ust. 4, mogą być wykorzystane wyłącznie w celu rozstrzygnięcia sporu, o którym mowa w art. 16z ust. 1, przez Komisję.

6. Podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS oraz dostawca EETS udzielają, na żądanie Komisji, informacji o przychodach i kosztach związanych ze świadczeniem usługi poboru opłat, która spełnia warunki określone w art. 16t ust. 4.

Art. 16zc. 1. Komisja kończy postępowanie, wydając opinię w formie uchwały, odnoszącą się do zakresu i istoty sporu, wskazanych we wniosku, o którym mowa w art. 16z ust. 1, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia powołania Komisji.

2. Do terminu określonego w ust. 1 nie wlicza się okresu, w którym Komisja nie mogła prowadzić postępowania z powodu dokonania zmian w składzie Komisji na podstawie art. 16za ust. 10 i 11.

3. Uchwała Komisji, o której mowa w ust. 1, zapada większością głosów.

4. Uchwałę, o której mowa w ust. 1, sporządza się w języku polskim albo tłumaczy na język polski. Tłumaczenie sporządza tłumacz przysięgły lub właściwy konsul Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Uchwała, o której mowa w ust. 1, powinna być sporządzona na piśmie i zawierać datę wydania, oznaczenie Komisji, która ją wydała, imiona i nazwiska członków Komisji, oznaczenie stron sporu, opinię co do istoty sporu, uzasadnienie faktyczne i prawne opinii, rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów postępowania i wskazanie podmiotu zobowiązanego do ich poniesienia. Uchwałę podpisują wszyscy członkowie Komisji.

6. Na zgodny wniosek stron o zakończenie postępowania, złożony przed wydaniem opinii, o której mowa w ust. 1, Komisja niezwłocznie wydaje uchwałę kończącą postępowanie, nie rozstrzygając istoty sporu. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

7. Do postępowania przed Komisją stosuje się przepisy art. 183³ i art. 183⁴ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1568 i 1841 oraz z 2025 r. poz. 620).

Art. 16zd. 1. Postępowanie przed Komisją jest prowadzone na koszt stron postępowania.

2. Koszty postępowania, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności:

- 1) koszty ekspertyz i opinii;
- 2) koszty tłumaczeń;
- 3) koszty poniesione przez strony w związku z prowadzonym postępowaniem, niezbędne do celowego dochodzenia praw;
- 4) koszty podróży i noclegów członków Komisji;
- 5) wynagrodzenie członków Komisji.

3. Koszty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, ustala się na podstawie dowodów potwierdzających poniesienie wydatków.

4. Wysokość wynagrodzenia członków Komisji ustala się w regulaminie, o którym mowa w art. 16zb ust. 2. Postanowienia regulaminu dotyczące wynagrodzenia członków Komisji wymagają uprzedniego uzgodnienia ze stronami postępowania.

5. Przewodniczący Komisji może wezwać strony postępowania do uiszczenia zaliczki na poczet kosztów postępowania.

6. Przed wydaniem uchwały Komisja wzywa strony postępowania do wskazania poniesionych wydatków związanych z prowadzonym postępowaniem.

7. Strona, której stanowisko odnośnie do istoty sporu Komisja uznała za niezasadne, pokrywa w całości koszty postępowania.

8. W przypadku, o którym mowa w art. 16zc ust. 6, strony ponoszą koszty postępowania po połowie.

9. W przypadku częściowego uznania przez Komisję stanowiska strony co do istoty sporu Komisja może stosunkowo rozdzielić koszty postępowania. Komisja może jednak nałożyć na jedną ze stron obowiązek poniesienia całości kosztów

postępowania, jeżeli Komisja w znacznej części uznała za zasadne stanowisko drugiej strony.

10. Niezależnie od wyniku sprawy Komisja może włożyć na stronę postępowania obowiązek zwrotu kosztów, wywołanych ich niesumiennym lub oczywiście niewłaściwym postępowaniem. Dotyczy to zwłaszcza kosztów powstałych wskutek uchylenia się od wyjaśnień lub złożenia wyjaśnień niezgodnych z prawdą, zatajenia lub opóźnionego powołania dowodów.

Art. 16ze. Uchwała Komisji, o której mowa w art. 16zc ust. 1, w przedmiocie kosztów postępowania, podlega wykonaniu w drodze egzekucji sądowej po nadaniu jej klauzuli wykonalności. Przepisy działu II tytułu I części trzeciej ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego o postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności stosuje się odpowiednio.

Art. 16zf. 1. Dokumentację pracy Komisji, w tym uchwały Komisji, przewodniczący Komisji przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu niezwłocznie po zakończeniu postępowania.

2. Uchwały Komisji, o których mowa w art. 16zc ust. 1 i 6, podlegają ogłoszeniu w formie komunikatu w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, z wyjątkiem informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.

Art. 16zg. 1. Obsługę organizacyjno-biurową Komisji, w tym odpowiednie pomieszczenia i wyposażenie, zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu.

2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu wymienia informacje dotyczące pracy Komisji oraz stosowanych przez nią praktyk i zasad postępowania z odpowiednimi podmiotami powołanymi w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej. Przepisu nie stosuje się do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo, lub inną tajemnicę prawnie chronioną.

Art. 16zh. 1. Członkowie Komisji oraz osoby reprezentujące podmiot pobierający opłaty na obszarze EETS i dostawcę EETS występujących w sporze przed Komisją oraz inne osoby uczestniczące w postępowaniu przed Komisją, a także pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu

zapewniający obsługę organizacyjno-biurową Komisji – są obowiązani do nieujawniania uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem przed Komisją informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, które zostały zastrzeżone przez to przedsiębiorstwo. Przepisu nie stosuje się do informacji powszechnie dostępnych.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, trwa również po:

- 1) zaprzestaniu pełnienia funkcji członka Komisji;
- 2) ustaniu stosunku pracy nawiązanego albo wygaśnięciu umowy o dzieło, umowy zlecenia albo innej umowy o podobnym charakterze zawartych z osobami zatrudnionymi odpowiednio u dostawcy EETS, w podmiocie pobierającym opłaty na obszarze EETS albo w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 16zi. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz aktów wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie dyrektywy 2019/520.

Rozdział 2

Administracja drogowa

Art. 17. 1. Do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy:

- 1) określanie kierunków rozwoju sieci drogowej;
- 2) wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) koordynacja działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa;
- 4) koordynacja działań na rzecz rozwiązywania problemów klęsk żywiołowych w zakresie dróg publicznych;
- 5) (uchylony)
- 6) sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa, w drodze rozporządzenia, sposób koordynacji działań, o których mowa w ust. 1 pkt 3, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia sprawnego współdziałania właściwych organów i instytucji w tym zakresie.

3. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg, w formie opracowań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

4. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane i są stosowane dobrowolnie.

Art. 18. 1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, do którego należy:

- 1) wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych;
- 2) realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.

2. Do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad należy również:

- 1) współdziałanie w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg;
 - 1a) gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych;
 - 2) przygotowanie dróg krajowych, których jest zarządcą, na potrzeby obrony państwa;
 - 2a) nadzór nad przygotowaniem innych niż określone w pkt 2 dróg publicznych na potrzeby obrony państwa zgodnie z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;
- 4) współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi;
- 5) współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej;
- 6) zarządzanie ruchem na drogach krajowych;
- 6a) ochrona zabytków drogownictwa;
- 7) wykonywanie zadań związanych z przygotowaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych, w tym:
 - a) prowadzenie prac studialnych dotyczących autostrad płatnych, przygotowywanie dokumentów wymaganych w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,

- b) współpraca z organami właściwymi w sprawach zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, geodezji i gospodarki gruntami, ewidencji gruntów i budynków, scalania i wymiany gruntów, melioracji wodnych, ochrony gruntów rolnych i leśnych, ochrony środowiska oraz ochrony zabytków,
 - c) nabywanie, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, nieruchomości pod autostrady i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do nieruchomości,
 - d) opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym i przeprowadzanie postępowań przetargowych,
 - e) (uchylona)
 - f) uzgadnianie projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego oraz technicznego autostrady lub jej odcinka w zakresie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych,
 - g) kontrola budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady,
 - h) wykonywanie innych zadań, w sprawach dotyczących autostrad, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 8) (uchylony)
- 8a) (uchylony)
- 9) (uchylony)
- 9a) (uchylony)
- 9b) współpraca z Szefem KAS w zakresie dostosowania infrastruktury dróg krajowych do poboru opłaty elektronicznej i kontroli;
- 10) wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowy zawartej w trybie art. 6 ust. 1 tej ustawy;
- 11) opracowywanie, w uzgodnieniu z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych, określających zasady i organizację prowadzenia działań ratowniczych przez podmioty krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.

3. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje Prezes Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

4. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad powołuje zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru. Minister właściwy do spraw transportu odwołuje zastępców Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

5. Stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad może zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

6. Informację o naborze na stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska;
- 3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;
- 4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;
- 5) wskazanie wymaganych dokumentów;
- 6) termin i miejsce składania dokumentów;
- 7) informację o metodach i technikach naboru.

7. Termin, o którym mowa w ust. 6 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

8. Nabór na stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

9. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych, o których mowa w ust. 8, może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

10. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 9, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących osób ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

11. W toku naboru zespół wyłania nie więcej niż 3 kandydatów, których przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

12. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;
- 3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;
- 4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;
- 5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;
- 6) skład zespołu.

13. Wynik naboru ogłasza się niezwłocznie przez umieszczenie informacji w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Informacja o wyniku naboru zawiera:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;
- 3) imiona, nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

14. Umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ogłoszenia o naborze oraz o wyniku tego naboru jest bezpłatne.

15. Zespół przeprowadzający nabór na stanowiska, o których mowa w ust. 4, powołuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

16. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowiska, o których mowa w ust. 4, stosuje się odpowiednio ust. 5–14.

Art. 18a. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje również zadania zarządu dróg krajowych.

2. W skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wchodzi, z zastrzeżeniem ust. 3a, oddziały w województwach.

3. Obszar działania oddziału pokrywa się, z zastrzeżeniem ust. 3a, z obszarem województwa.

3a. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w drodze zarządzenia, może tworzyć oddziały regionalne realizujące zadania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poszczególnych autostrad i dróg ekspresowych, przy czym oddziały te prowadzą działalność na obszarze większym niż jedno województwo.

4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołuje i odwołuje dyrektorów oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

5. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może upoważnić pracowników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do załatwiania określonych spraw w jego imieniu w ustalonym zakresie, w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze zarządzenia, nadaje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad statut, określający jej wewnętrzną organizację.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach, uwzględniając potrzebę zapewnienia ich jednolitości i kompletności.

8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad prace studialne

i dokumentacyjne, przejęcie nieruchomości i gospodarowanie nimi, odszkodowania, należności z tytułu ochrony gruntów leśnych, prace scaleniowe i wymienne, przeprowadzanie ratowniczych badań archeologicznych i badań ekologicznych oraz opracowywanie ich wyników.

Art. 19. 1. Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi.

2. Zarządcami dróg, z zastrzeżeniem ust. 3, 5, 5a i 8, są dla dróg:

- 1) krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) wojewódzkich – zarząd województwa;
- 3) powiatowych – zarząd powiatu;
- 4) gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrady wybudowanej na zasadach określonych w ustawie do czasu przekazania jej, w drodze porozumienia, spółce, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Spółka pełni funkcję zarządcy autostrady płatnej na warunkach określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z wyjątkiem zadań, o których mowa w art. 20 pkt 1, 8, 17 i 20, które wykonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

3a. (uchylony)

4. Zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w trybie porozumienia, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe. Zarządcy dróg mogą zawierać także porozumienia w sprawie finansowania albo dofinansowania zadań z zakresu zarządzania drogami z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

5. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta.

5a. Funkcje zarządcy dróg krajowych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, oraz dróg wojewódzkich, może pełnić zarząd związku metropolitalnego.

5b. Powierzenie zarządowi związku metropolitalnego funkcji zarządcy drogi następuje w trybie porozumienia odpowiednio z zarządem województwa albo prezydentem miasta, regulującego w szczególności wzajemne rozliczenia finansowe.

6. (uchylony)

7. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym zadania zarządcy, o których mowa w art. 20 pkt 3–5, 7, 11–13 oraz 15 i 16, może wykonywać partner prywatny.

8. Drogowa spółka specjalnego przeznaczenia pełni funkcję zarządcy drogi krajowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 tej ustawy.

9. Zadania na drogach o znaczeniu obronnym wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujętych w programach obronnych, o których mowa w art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2024 r. poz. 248, z późn. zm.⁸⁾), są finansowane z budżetu państwa w ramach wydatków obronnych, o których mowa w art. 40 ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny.

Art. 20. Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- 3) pełnienie funkcji inwestora;
- 4) utrzymanie części drogi, urządzeń drogi, budowli ziemnych, drogowych obiektów inżynierskich, znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2;
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym;
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 834, 1089, 1222, 1248, 1585, 1871 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 39, 620 i 718.

- 9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- 9a) sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
- 10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, w tym weryfikacja cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym stan bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 10a) badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 11) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- 12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- 13) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- 14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- 16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- 17) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- 18) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 17 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa;
- 19) zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7g;
- 20) zarządzanie bezpieczeństwem dróg, o których mowa w rozdziale 2b.

Art. 20a. Do zarządcy drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 1 i 2, należy ponadto budowa, przebudowa, remont i utrzymanie:

- 1) parkingów przeznaczonych dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikającego z konieczności przestrzegania przepisów o czasie

prowadzenia pojazdów oraz przepisów o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego;

- 2) miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów.

Art. 20aa. 1. Zarządca drogi może ponadto planować i wykonywać oświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerów na drogach publicznych na terenie zabudowy.

2. Zarządca drogi finansuje prace, o których mowa w ust. 1.

Art. 20ab. 1. W ramach budowy drogi krajowej Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na zasadach określonych w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311), może, w porozumieniu z właściwym miejscowo wojewodą, budować drogę do obsługi drogowego przejścia granicznego.

2. Budowa drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego, o której mowa w ust. 1, jest finansowana przez właściwego miejscowo wojewodę.

3. Po wybudowaniu drogi do obsługi drogowego przejścia granicznego, o której mowa w ust. 1, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje ją do użytkowania i utrzymania wojewodzie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 184).

Art. 20b. 1. Do zarządcy drogi należy ponadto instalacja w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń.

2. Zarządcy dróg instalują lub usuwają stacjonarne urządzenia rejestrujące lub obudowy na te urządzenia na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub z inicjatywy własnej, za zgodą Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

3. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane przez zarządcę drogi.

4. W przypadku dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązki, o których mowa w ust. 1–3, wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego.

5. Przepisy ust. 1–3 o zarządcy drogi stosuje się odpowiednio do straży gminnych (miejskich) w przypadku urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez te straże.

6. W pasie drogowym dróg publicznych zabrania się instalowania, usuwania, a także eksploataowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących lub obudów na te urządzenia przez podmioty inne niż zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie).

7. Zarządcy dróg, Policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz straże gminne (miejskie) mogą zlecać w swoim imieniu innym podmiotom: instalację, usunięcie a także obsługę techniczną obejmującą naprawę, remont i wymianę urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia.

Art. 20c. 1. Zapewnienie funkcjonowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, polegające w szczególności na: zakupie, utrzymaniu i naprawie oraz wynikające z ich bieżącej eksploatacji i obsługi w tym również import danych zarejestrowanych przez te urządzenia oraz montaż urządzeń w zainstalowanych obudowach, należy odpowiednio do:

- 1) Inspekcji Transportu Drogowego – w przypadku urządzeń zainstalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub zarządcę drogi działającego na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz w przypadku obudów urządzeń rejestrujących należących do Policji;
- 2) jednostki samorządu terytorialnego lub straży gminnej (miejskiej) – w pozostałych przypadkach.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są finansowane odpowiednio przez:

- 1) Inspekcję Transportu Drogowego z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu – w przypadku urządzeń określonych w ust. 1 pkt 1;
- 2) właściwe jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku urządzeń określonych w ust. 1 pkt 2.

Art. 20d. 1. Dochody uzyskane z grzywien nałożonych za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, jednostki samorządu terytorialnego przeznaczają w całości na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową;
- 2) utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;

- 3) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym popularyzację przepisów ruchu drogowego, działalność edukacyjną oraz współpracę w tym zakresie z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi.

2. Środki uzyskane z grzywien nałożonych przez Inspekcję Transportu Drogowego za naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na finansowanie:

- 1) zadań inwestycyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
- 2) budowy lub przebudowy dróg krajowych.

Art. 20e. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego przez Inspekcję Transportu Drogowego w związku z wykonywaniem zadań określonych w art. 20b ust. 4 oraz art. 20c ust. 1 pkt 1.

Art. 20f. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2, jest obowiązany:

- 1) uwzględniać uchwały rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych; o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych.

Art. 20g. 1. W pasie drogowym dróg, o których mowa w art. 2 ust. 1, mogą być instalowane stacjonarne i przenośne urządzenia służące do obserwacji i rejestracji obrazu zdarzeń na drogach, wraz z fundamentami, konstrukcjami wsporczymi oraz przynależnymi elementami wyposażenia.

2. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, mogą instalować:

- 1) Straż Graniczna w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 915, z późn.

zm.⁹⁾) na obszarze strefy nadgranicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej;

- 2) organy Krajowej Administracji Skarbowej w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej;
- 3) Inspekcja Transportu Drogowego w związku z realizacją zadań określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Instalacja urządzeń, o których mowa w ust. 1, odbywa się w sposób niepowodujący zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników drogi po uzgodnieniu z zarządcą drogi warunków, jakie należy spełnić w tym zakresie. Uzgodnienie następuje w terminie nie dłuższym niż 2 miesiące, licząc od dnia przekazania przez właściwy podmiot propozycji lokalizacji urządzeń.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 2, mogą zlecać w swoim imieniu innym podmiotom: instalację, usuwanie, a także utrzymanie, serwis i wymianę urządzeń, o których mowa w ust. 1.

5. Przepisów art. 40 ust. 1 i 3 nie stosuje się do zajęcia pasa drogowego w związku z realizacją zadań określonych w ust. 1, 2 i 4.

Art. 20h. 1. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, właściwy podmiot lub osoba przez niego upoważniona, na podstawie pisemnego wniosku, udostępnia nieodpłatnie dane osobowe przetwarzane w związku z poborem opłaty elektronicznej oraz wykonywaniem zadania, o którym mowa w art. 20 pkt 12:

- 1) Policji,
- 2) Inspekcji Transportu Drogowego,
- 3) Żandarmerii Wojskowej,
- 4) Straży Granicznej,
- 5) Biuru Nadzoru Wewnętrznego,
- 6) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 7) Agencji Wywiadu,
- 8) Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu,
- 9) Służbie Kontrwywiadu Wojskowego,
- 10) Służbie Wywiadu Wojskowego,

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1089, 1222, 1248, 1473, 1562, 1688, 1717 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 179, 621, 718 i 769.

- 11) prokuratorowi,
- 12) sądom,
- 13) Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, dyrektorowi izby administracji skarbowej, naczelnikowi urzędu celno-skarbowego,
- 14) Służbie Ochrony Państwa

– w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, wskazuje:

- 1) oznaczenie sprawy;
- 2) okoliczności, z których wynika konieczność pozyskania żądanych danych;
- 3) dane podlegające udostępnieniu.

3. Właściwy organ może wyrazić zgodę na udostępnienie za pomocą środków komunikacji elektronicznej danych osobowych, o których mowa w ust. 1, podmiotom, o których mowa w ust. 1 pkt 1–5 i 7–14, bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań.

4. Udostępnianie danych osobowych, o których mowa w ust. 1, w sposób określony w ust. 3, następuje po złożeniu przez podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 1–5 i 7–14, wniosku zawierającego:

- 1) określenie zakresu danych podlegających udostępnieniu;
- 2) określenie osób uprawnionych do przetwarzania danych, o których mowa w pkt 1;
- 3) oświadczenie, że podmioty te posiadają:
 - a) urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie kto, kiedy, w jakim celu i jakie dane uzyskał, oraz
 - b) zabezpieczenie techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych niezgodnie z celem ich uzyskania.

5. Właściwy organ udostępnia Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego dane osobowe, o których mowa w ust. 1, w sposób, o którym mowa w ust. 3, jeżeli jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, będąca odbiorcą danych, złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 4 pkt 3.

6. Właściwy organ nie udostępnia na podstawie ust. 1 i 3 danych osobowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, chyba że podmiot, o którym mowa w ust. 1, jest ustawowo upoważniony do przetwarzania tych danych.

Art. 21. 1. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2–4 i ust. 5, może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej

zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca.

1a. Zarządca drogi może upoważnić pracowników odpowiednio: urzędu marszałkowskiego, starostwa, urzędu miasta lub gminy albo pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie, a w szczególności do wydawania decyzji administracyjnych.

2. Zarządy dróg mają prawo do:

- 1) wstępu na grunty przyległe do pasa drogowego, jeżeli jest to niezbędne do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem i ochroną dróg;
- 2) urządzania czasowego przejazdu przez grunty przyległe do pasa drogowego w razie przerwy w komunikacji na drodze;
- 3) ustawiania na gruntach przyległych do pasa drogowego zasłon przeciwsłonecznych.

3. Właścicielom lub użytkownikom gruntów, którzy ponieśli szkody w wyniku czynności wymienionych w ust. 2, przysługuje odszkodowanie na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami.

Art. 22. 1. Zarząd drogi sprawuje nieodpłatny trwały zarząd gruntami w pasie drogowym.

2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu, a także na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami nie stosuje się.

2a. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-privatnym partner prywatny może otrzymać w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej.

2b. (uchylony)

2c. W granicach miast na prawach powiatu tablice reklamowe i urządzenia reklamowe mogą być umieszczane na gruntach, o których mowa w ust. 1, na podstawie odpłatnej umowy cywilnoprawnej w wypadkach uzasadnionych względami

funkcjonalnymi, w szczególności wówczas gdy takie tablice lub urządzenia są umieszczone na wiatach przystankowych lub obiektach małej architektury.

2d. Wartość świadczeń pieniężnych lub niepieniężnych przysługujących zarządowi dróg w sytuacji, o której mowa w ust. 2c, nie może być niższa niż wysokość opłaty za zajęcie pasa drogowego, która miałaby zastosowanie w przypadku danej tablicy reklamowej lub urządzenia reklamowego umieszczanych na podstawie decyzji, o której mowa w art. 40 ust. 1.

3. W przypadku nabywania gruntów przeznaczonych pod pas drogowy zarząd drogi może wystąpić z wnioskiem o dokonanie podziału lub scalenia i podziału nieruchomości, zgodnie z przepisami o gospodarce nieruchomościami lub przepisami o scalaniu gruntów.

Art. 23. (wygasł)

Art. 24. (wygasł)

Rozdział 2a

Zarządzanie tunelami położonymi w transeuropejskiej sieci drogowej

Art. 24a. 1. Zarządzanie tunelem położonym w transeuropejskiej sieci drogowej, będącym na etapie projektowania, budowy lub w użytkowaniu, o długości powyżej 500 m należy do zarządcy drogi, zwanego dalej „zarządzającym tunelem”, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

2. Do długości tunelu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 13d ust. 2 ustawy.

3. Do obowiązków zarządzającego tunelem należy w szczególności:

- 1) sporządzanie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu, o której mowa w art. 24d ust. 1, i jej aktualizowanie;
- 2) sporządzanie sprawozdań z każdego pożaru oraz wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, który wydarzył się w tunelu, i przekazywanie ich w terminie 2 tygodni od wystąpienia pożaru lub wypadku do wojewody, urzędnika zabezpieczenia, służb ratowniczych i Policji;
- 3) organizowanie szkoleń i ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji we współpracy z urzędnikiem zabezpieczenia oraz Policją;

- 4) przygotowywanie planów bezpieczeństwa określających zasady postępowania w razie pożaru, wypadku, awarii technicznej lub katastrofy budowlanej.

Art. 24b. 1. Wojewoda sprawuje nadzór nad zapewnieniem bezpieczeństwa tunelu, w szczególności przez:

- 1) wydawanie pozwolenia na użytkowanie tunelu;
- 2) wyłączenie z użytkowania lub ograniczenie użytkowania tunelu, jeżeli nie są spełnione wymagania bezpieczeństwa;
- 3) określanie warunków umożliwiających wznowienie użytkowania tunelu;
- 4) przeprowadzanie regularnych badań i kontroli tunelu oraz opracowywanie odnośnych wymagań bezpieczeństwa;
- 5) kontrolę umieszczania w siedzibie urzędnika zabezpieczenia planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
- 6) określanie procedury natychmiastowego zamknięcia tunelu w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, katastrofy budowlanej lub awarii technicznej;
- 7) kontrolę wprowadzania działań niezbędnych do zwiększenia bezpieczeństwa tunelu;
- 8) przeprowadzanie w tunelu, co najmniej raz na 5 lat, kontroli spełniania wymagań bezpieczeństwa;
- 9) powiadamianie uczestników ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, o ich terminie, miejscu przeprowadzenia oraz obowiązku wzięcia w nich udziału.

2. W przypadku stwierdzenia, na podstawie sprawozdania, o którym mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, że tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, wojewoda powiadamia zarządzającego tunelem i urzędnika zabezpieczenia o konieczności podjęcia działań zwiększających bezpieczeństwo tunelu.

3. W sytuacji, o której mowa w ust. 2, wojewoda określa warunki użytkowania tunelu lub ponownego otwarcia tunelu, które będą stosowane do czasu wprowadzenia środków zaradczych lub innych ograniczeń.

4. W sytuacji, gdy tunel nie spełnia wymagań bezpieczeństwa, a podjęte środki zaradcze obejmują zasadniczą zmianę konstrukcji tunelu lub sposobu jego użytkowania, wojewoda przeprowadza analizę ryzyka dla danego tunelu.

5. Opracowując analizę ryzyka, o której mowa w ust. 4, bierze się pod uwagę wszystkie czynniki projektowe, warunki ruchu, mające wpływ na bezpieczeństwo,

charakterystykę ruchu drogowego, długość danego tunelu i jego geometrię, a także dobowe natężenie ruchu przejeżdżających samochodów ciężarowych.

Art. 24c. 1. Dla tunelu, o którym mowa w art. 24a ust. 1, zarządzający tunelem, w uzgodnieniu z wojewodą, powołuje urzędnika zabezpieczenia.

2. Urzędnik zabezpieczenia jest niezależny w zakresie wykonywania swoich obowiązków, wynikających z ust. 3, i może wykonywać swoje zadania w odniesieniu do kilku tuneli położonych na obszarze działania zarządzającego tunelem.

3. Do obowiązków urzędnika zabezpieczenia należy w szczególności:

- 1) koordynacja współpracy zarządzającego tunelem ze służbami ratowniczymi i Policją;
- 2) udział w przygotowaniu planów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 4;
- 3) udział w planowaniu, wdrażaniu i ocenie działań podejmowanych w razie wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub w razie katastrofy budowlanej;
- 4) kontrola przeszkolenia pracowników zarządzającego tunelem oraz udział w organizowaniu ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2;
- 5) wspólna ze służbami ratowniczymi i Policją ocena ćwiczeń, o których mowa w art. 24e ust. 1 i 2, sporządzanie sprawozdania zawierającego wnioski z przeprowadzonych ćwiczeń oraz wnioski dotyczące oceny stanu bezpieczeństwa tunelu;
- 6) wydawanie opinii w sprawach oddawania tunelu do użytkowania, polegające w szczególności na opiniowaniu dokumentacji bezpieczeństwa;
- 7) kontrola prawidłowości utrzymania tuneli;
- 8) współdziałanie z właściwymi służbami w ocenie każdego wypadku, w którym są ranni lub zabici albo naruszona została konstrukcja tunelu, lub też katastrofy budowlanej tunelu.

Art. 24ca. Kontrole, o których mowa w art. 20 pkt 10, na odcinku drogi przed i za tunelem, o którym mowa w art. 24a ust. 1, o długości uwzględniającej faktyczne lub potencjalne oddziaływanie tego tunelu na warunki ruchu pojazdów, przeprowadzają wspólnie zarządca drogi i urzędnik zabezpieczenia, o którym mowa w art. 24c ust. 1, co najmniej raz na 6 lat.

Art. 24d. 1. Zarządzający tunelem, sporządzając dokumentację bezpieczeństwa, określa środki zapobiegawcze i ochronne oraz reagowania na potencjalne zdarzenia, konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w tunelu, uwzględniając strukturę ruchu drogowego i inne uwarunkowania związane z konstrukcją i otoczeniem tunelu.

2. Dokumentacja bezpieczeństwa stanowi integralną część dokumentacji tunelu, gromadzonej przez zarządzającego tunelem w związku z procesem inwestycyjnym oraz użytkowaniem tunelu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, elementy oraz tryb postępowania z dokumentacją bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, mając na względzie poszczególne etapy procesu inwestycyjnego oraz etap użytkowania tunelu.

Art. 24e. 1. Ćwiczenia częściowe dla pracowników zarządzającego tunelem, służb ratowniczych i Policji organizuje się raz w roku.

2. Ćwiczenia w pełnym zakresie są przeprowadzane w każdym tunelu przynajmniej raz na 4 lata.

3. Urzędnik zabezpieczenia przekazuje wojewodzie sprawozdanie, o którym mowa w art. 24c ust. 3 pkt 5.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i minister właściwy do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, zakres ćwiczeń dla rodzajów ćwiczeń, o których mowa w ust. 1 i 2, mając na uwadze potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tunelu.

Art. 24f. 1. Wojewoda w trybie art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, na wniosek zarządzającego tunelem, może udzielić odstępstwa od wymagań zawartych w przepisach techniczno-budowlanych, dotyczących warunków bezpieczeństwa w tunelu w przypadku możliwości zastosowania rozwiązań technicznych o wyższych parametrach bezpieczeństwa.

2. Minister właściwy do spraw transportu ocenia zasadność wniosku, a w przypadku pozytywnej oceny przekazuje go Komisji Europejskiej.

3. Jeżeli w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania wniosku Komisji Europejskiej, Komisja nie zgłosi sprzeciwu na odstępstwo, minister właściwy do

spraw transportu upoważnia wojewodę do udzielenia zgody na odstępstwo. W przypadku sprzeciwu Komisji upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo nie może być udzielone.

Art. 24g. 1. Zarządzający tunelem jest obowiązany przekazywać Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad sprawozdania, o których mowa w art. 24a ust. 3 pkt 2, co 2 lata, w terminie do dnia 30 kwietnia roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje, co 2 lata, Komisji Europejskiej zbiorczą informację z otrzymanych sprawozdań, o których mowa w ust. 1, ze wskazaniem częstotliwości i przyczyn pożarów oraz wypadków, w terminie do dnia 30 września roku następnego po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

3. Zbiorcza informacja, o której mowa w ust. 2, zawiera ocenę pożarów i wypadków w tunelach i informacje na temat rzeczywistej roli i skuteczności urządzeń i środków bezpieczeństwa.

Rozdział 2b

Zarządzanie bezpieczeństwem dróg

Art. 24ga. 1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do:

- 1) dróg lub ich odcinków w transeuropejskiej sieci drogowej;
- 2) autostrad i dróg ekspresowych lub ich odcinków poza transeuropejską siecią drogową;
- 3) dróg krajowych lub ich odcinków, które łącznie spełniają następujące przesłanki:
 - a) przebiegają poza granicami administracyjnymi miast oraz
 - b) są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej;
- 4) dróg wojewódzkich lub ich odcinków, które łącznie spełniają przesłanki, o których mowa w pkt 3, oraz nie zapewniają dostępu do nieruchomości przylegających do nich za pośrednictwem zjazdu.

2. Przepisy art. 24ma–24mc stosuje się ponadto do dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, które:

- 1) przebiegają w granicach administracyjnych miast lub

2) zostały wybudowane lub przebudowane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

3. Przepisy art. 24i, art. 24j oraz art. 24l Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może także stosować do zarządzanych przez siebie dróg krajowych lub ich odcinków, które:

- 1) przebiegają w granicach administracyjnych miast lub
- 2) są budowane albo przebudowywane bez udziału środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

4. W przypadku gdy dany odcinek drogi, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub 4, przebiega w części w granicach administracyjnych miasta, przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do całego odcinka budowanego lub przebudowywanego albo wybudowanego lub przebudowanego, z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

5. W przypadku dróg, o których mowa w ust. 3, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad do:

- 1) zgłoszenia przebudowy drogi albo
- 2) wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, albo
- 3) wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, albo
- 4) zawiadomienia o zakończeniu budowy albo wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie

– nie dołącza wyników audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ust. 1, i uzasadnienia, o którym mowa w art. 24l ust. 4.

6. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do przebudowy dróg obejmującej wykonywanie robót budowlanych, które bezpośrednio wpływają na natężenie ruchu drogowego, w szczególności przebudowę skrzyżowania lub wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których powstają nowe części drogi przeznaczone do ruchu lub postoju pojazdów lub ruchu pieszych.

Art. 24h. Zarządzanie bezpieczeństwem dróg, o których mowa w art. 24ga, polega na:

- 1) przeprowadzaniu:
 - a) oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - b) audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, zwanej dalej „oceną ryzyka”;

- 2) sporządzaniu oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg, zwanej dalej „oceną bezpieczeństwa”;
- 3) przeprowadzaniu ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24i. 1. Ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego przeprowadza się na etapie planowania tej drogi przed wszczęciem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940).

2. Przy przeprowadzaniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego uwzględnia się:

- 1) liczbę zabitych w wypadkach drogowych oraz liczbę wypadków drogowych na drogach, z których ruch drogowy może zostać przeniesiony na planowaną drogę;
- 2) warianty przebiegu i parametrów planowanej drogi w przypadku budowy drogi oraz rozkład ruchu drogowego na sieci drogowej;
- 3) wpływ planowanej drogi na istniejącą sieć drogową;
- 4) wpływ planowanej drogi na uczestników ruchu drogowego;
- 5) natężenie ruchu drogowego i jego rodzaj, w tym szacowany ruch pieszych i kierujących rowerem określony na podstawie sposobu użytkowania przyległych gruntów;
- 6) czynniki sezonowe i klimatyczne;
- 6a) potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 7) potrzeby uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 8) lokalną aktywność tektoniczną, sejsmiczną oraz możliwość wystąpienia tąpnięć górniczych.

3. Ocena wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego zawiera w szczególności:

- 1) opis planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 2) opis stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego istniejącego oraz jego stanu w przypadku niezrealizowania planowanej budowy lub przebudowy drogi;
- 3) przedstawienie proponowanych i możliwych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) analizę wpływu alternatywnych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego;

5) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analizę kosztów i korzyści.

4. Wyniki oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego zarządca drogi uwzględnia na kolejnych etapach projektowania budowy albo przebudowy drogi.

Art. 24j. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się:

- 1) w ramach opracowywania na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ich ewentualnego uzupełniania oraz gdy w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyniknie potrzeba przedstawienia nowego wariantu drogi;
- 2) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót;
- 3) przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie drogi lub przed zawiadomieniem o zakończeniu budowy drogi albo przed zakończeniem przebudowy drogi;
- 4) przed upływem 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania.

2. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, uwzględnia się w szczególności:

- 1) położenie geograficzne oraz warunki geograficzne, klimatyczne i meteorologiczne;
- 2) lokalizację i rodzaj skrzyżowań lub węzłów;
- 3) ograniczenia ruchu;
- 4) funkcjonalność w ramach sieci drogowej;
- 5) dopuszczalną oraz projektową prędkość pojazdu;
- 6) przekrój poprzeczny, w tym liczbę i szerokość pasów ruchu;
- 7) plan sytuacyjny i profil podłużny;
- 8) ograniczenia widoczności;
- 9) dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego;
- 9a) potrzeby szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 10) skrzyżowania z liniami kolejowymi;
- 11) projektowane przejścia dla zwierząt i inne urządzenia ochrony środowiska.

3. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uwzględnia się w szczególności:

- 1) oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu;
- 2) oświetlenie drogi i skrzyżowań lub węzłów;
- 3) urządzenia i obiekty w pasie drogowym;
- 4) sposób zagospodarowania terenów przyległych do pasa drogowego, w tym roślinność;
- 5) uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, oraz ich potrzeby w zakresie bezpiecznych stref parkingowych;
- 6) sposób dostosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do potrzeb uczestników ruchu drogowego, w tym potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

4. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, uwzględnia się w szczególności:

- 1) bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, i widoczność w różnych warunkach pogodowych oraz porach dnia;
- 2) widoczność oznakowania pionowego i poziomego drogi na podstawie wizji lokalnej w terenie;
- 3) stan nawierzchni drogi.

5. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, uwzględnia się ocenę zachowań uczestników ruchu drogowego, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, i wpływ tych zachowań na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

6. Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 3–5, uwzględnia się w razie potrzeby kryteria stosowane przy przeprowadzaniu audytu na etapach wcześniejszych.

Art. 24k. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, który wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

4. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego może przeprowadzać audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego będący pracownikiem jednostki wykonującej zadania zarządcy drogi lub audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego niepozostający w stosunku pracy z jednostką wykonującą zadania zarządcy drogi.

5. W jednostce wykonującej zadania zarządcy drogi zatrudniającej audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego tworzy się wieloosobowe lub jednoosobowe komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Działalnością wieloosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwany dalej „kierownikiem komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

7. Kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego podlega bezpośrednio kierownikowi jednostki, o której mowa w ust. 5, a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

8. Kierownik jednostki, o której mowa w ust. 5, a w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zapewnia warunki niezbędne do niezależnego, obiektywnego i efektywnego prowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnia organizacyjną odrębność komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

9. Do audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zatrudnionego w jednoosobowej komórce audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy ustawy dotyczące kierownika komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24l. 1. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga przedstawienia jego wyniku, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi.

2. Zarządca drogi uwzględnia wynik audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na dalszych etapach przygotowania, budowy i użytkowania drogi.

3. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia stanowiącego załącznik do wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Art. 24m. (uchylony)

Art. 24ma. 1. Zarządca drogi na drogach lub ich odcinkach, o których mowa w art. 24ga ust. 1 i 2, będących w użytkowaniu od co najmniej 3 lat, przeprowadza ocenę ryzyka, w ramach której ocenia parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny dróg lub ich odcinków, a także ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

2. Ocenę ryzyka przeprowadza się co 5 lat na podstawie wizji lokalnej w terenie lub na podstawie nagrania wizualnego.

3. Z oceny ryzyka zarządca drogi sporządza sprawozdanie, na które składają się w szczególności wyniki oceny ryzyka oraz syntetyczny opis przyjętych założeń do dokonanej oceny ryzyka wraz z ich uzasadnieniem.

4. Zarządca drogi przekazuje sprawozdanie z oceny ryzyka, o którym mowa w ust. 3, do ministra właściwego do spraw transportu co 5 lat, w terminie do dnia 31 lipca danego roku kalendarzowego.

Art. 24mb. 1. Na podstawie sprawozdań z ocen ryzyka, o których mowa w art. 24ma ust. 3, minister właściwy do spraw transportu sporządza ocenę bezpieczeństwa, stanowiącą ocenę dróg, o których mowa w art. 24ma ust. 1, pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Na podstawie oceny bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu dokonuje klasyfikacji sieci dróg, o których mowa w art. 24ma ust. 1, zgodnie z poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych drogach, przypisując poszczególne drogi lub ich odcinki do jednej z co najmniej trzech kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Ocenę bezpieczeństwa przeprowadza się co 5 lat do dnia 31 grudnia danego roku kalendarzowego.

4. Minister właściwy do spraw transportu publikuje wyniki klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

5. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie dotyczące klasyfikacji, o której mowa w ust. 2, oraz przekazuje je do Komisji Europejskiej co 5 lat, w terminie do dnia 31 października danego roku kalendarzowego.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka, o której mowa w art. 24ma ust. 1;
- 2) sposób przekazywania sprawozdania z oceny ryzyka, o którym mowa w art. 24ma ust. 3, do ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) zawartość i sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu z oceny ryzyka, o którym mowa w art. 24ma ust. 3;
- 4) kategorie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Minister właściwy do spraw transportu, wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6:

- 1) uwzględnia:
 - a) liczbę i rodzaj wypadków drogowych, natężenie i rodzaj ruchu drogowego, parametry użytkowe i techniczne oraz stan techniczny drogi lub jej odcinka, analizę organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku lub
 - b) orientacyjne elementy ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć określone w załączniku III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59), zwanej dalej „dyrektywą 2008/96/WE”,
 - c) potrzebę uspoźnienia wyników oceny ryzyka;
- 2) może uwzględnić wytyczne, o których mowa w art. 5 ust. 5 dyrektywy 2008/96/WE, w przypadku ich wydania przez Komisję Europejską.

Art. 24mc. 1. Na podstawie wyników klasyfikacji bezpieczeństwa opublikowanych zgodnie z art. 24mb ust. 4 zarządcy dróg, którzy zarządzają poszczególnymi drogami lub ich odcinkami przypisanymi do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa oraz kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, przeprowadzają na tych drogach lub odcinkach ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego, z uwzględnieniem potrzeb szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

2. Ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego ma na celu analizę:

- 1) parametrów użytkowych i technicznych oraz stanu technicznego drogi lub jej odcinka oraz
- 2) organizacji ruchu obowiązującej na danej drodze lub jej odcinku, przez którą rozumie się mające wpływ na ruch drogowy:
 - a) geometrię drogi i zakres dostępu do drogi,
 - b) sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów

– pod kątem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ryzyko wystąpienia wypadków drogowych i innych zdarzeń niebezpiecznych.

3. Ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przeprowadzana na podstawie wizji lokalnej dokonywanej na danej drodze lub jej odcinku przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi. W skład zespołu wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Przy przeprowadzaniu ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego zarządca drogi może wziąć pod uwagę orientacyjne elementy tych kontroli określone w załączniku IIa do dyrektywy 2008/96/WE.

5. Ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przeprowadzana niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie:

- 1) 12 miesięcy od dnia publikacji wyników, o których mowa w art. 24mb ust. 4 – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały przypisane do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa;
- 2) 24 miesięcy od dnia publikacji wyników, o których mowa w art. 24mb ust. 4 – w przypadku dróg lub ich odcinków, które zostały przypisane do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa.

6. Na podstawie wyników ukierunkowanej kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego zespół ekspertów sporządza raport, w którym wskazuje zalecenia dla zarządcy drogi mające na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na danej drodze lub jej odcinku.

7. Zarządca drogi uwzględnia zalecenia w ramach planu finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2, oraz realizuje je w miarę dostępnych środków finansowych.

8. W uzasadnionych przypadkach zarządca drogi może nie uwzględnić zaleceń, o których mowa w ust. 6.

9. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, zarządca drogi jest obowiązany do opracowania uzasadnienia.

10. Zarządca drogi realizuje zalecenia, które dają możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia kosztów wypadków, w pierwszej kolejności na drodze lub jej odcinku przypisanym do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa, a w przypadku braku drogi lub odcinka przypisanego do tej kategorii – na drodze lub odcinku przypisanym do kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa.

11. W przypadku gdy dany zarządca drogi zarządza więcej niż jedną drogą lub jej odcinkiem przypisanymi do kategorii o najniższym poziomie bezpieczeństwa lub kategorii drugiej w kolejności o najniższym poziomie bezpieczeństwa, ustala on kolejność realizacji zaleceń i uwzględnia je w planie finansowania, o którym mowa w art. 20 pkt 2, oraz wprowadza zmiany w ustalonej kolejności realizacji zaleceń, z uwzględnieniem ust. 10.

12. Zarządca drogi przesyła do ministra właściwego do spraw transportu raport wraz z zaleceniami, oraz uzasadnienie w terminie 6 miesięcy od sporządzenia tego raportu.

Rozdział 2c

Audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Art. 24n. 1. Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która posiada certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego może uzyskać osoba, która:

- 1) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 2) korzysta z pełni praw publicznych;
- 3) nie została skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 4) posiada wyższe wykształcenie techniczne w zakresie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu drogowego lub transportu;
- 5) posiada co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie projektowania dróg, inżynierii ruchu drogowego, zarządzania drogami, zarządzania ruchem drogowym lub

opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego;

6) posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2a. Ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może nastąpić później niż w terminie 5 lat przed dniem złożenia wniosku o wydanie certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na 5 lat.

4. Szkolenia zakończone egzaminem, o których mowa w ust. 2 pkt 6, oraz szkolenia okresowe, o których mowa w ust. 3, przeprowadzają uczelnie w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024 r. poz. 1571, z późn. zm.¹⁰⁾) prowadzące studia drugiego stopnia z zakresu budownictwa drogowego oraz instytuty badawcze posiadające kategorię naukową A+ albo A, działające w zakresie budownictwa drogowego na podstawie ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych.

5. (uchylony)

6. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje, na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, na okres 5 lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 3–6.

7. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedłużany na kolejne 5 lat na wniosek audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 3, oświadczenia o spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, oraz dokumentu potwierdzającego spełnienie wymogu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

7a. Rozpatrując wniosek, o którym mowa w ust. 6 i 7, minister właściwy do spraw transportu wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby składającej wniosek, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1871 i 1897 oraz z 2025 r. poz. 619, 620, 621 i 622.

8. Minister właściwy do spraw transportu odmawia w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wydania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku niespełnienia któregokolwiek z wymogów, o których mowa w ust. 2;
- 2) przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku niespełnienia któregokolwiek z wymogów, o których mowa w ust. 7.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia zakończonego egzaminem, o którym mowa w ust. 2 pkt 6,
 - 2) sposób przeprowadzania i zakres programowy szkolenia okresowego, o którym mowa w ust. 3,
 - 3) wzór certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego
- mając na uwadze zapewnienie odpowiedniego poziomu edukacyjnego szkoleń oraz jednolitego wzoru dokumentu.

Art. 24o. Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego traci certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku:

- 1) skazania prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 2) pozbawienia praw publicznych;
- 3) całkowitego lub częściowego ubezwłasnowolnienia.

Rozdział 3

Krzyżowanie się dróg z innymi drogami komunikacji lądowej i powietrznej oraz liniowymi urządzeniami obcymi

Art. 25. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania lub węzła dróg różnej kategorii wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

2. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania lub węzła, o których mowa w ust. 1, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego,

związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania lub węzła.

3. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowania lub węzła autostrady lub drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, należy do zarządcy autostrady lub drogi ekspresowej.

4. Koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania lub węzła, o których mowa w ust. 3, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami drogi, znakami i sygnałami drogowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania lub węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania lub węzła.

5. Budowa, przebudowa, remont, ochrona i utrzymanie wiaduktu w ciągu drogi publicznej nad inną drogą publiczną należy do zarządcy drogi właściwego dla drogi wyższej kategorii.

6. Koszt budowy lub przebudowy wiaduktu, o którym mowa w ust. 5, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego wiaduktu.

7. Odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej na wiadukcie, o którym mowa w ust. 5, należy do zarządcy drogi, w ciągu której usytuowany jest ten wiadukt.

8. Koszty odśnieżania i zwalczania śliskości zimowej na wiadukcie, o którym mowa w ust. 5, ponosi zarządca drogi, w ciągu której usytuowany jest ten wiadukt.

Art. 26. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona budowli brzegowych przepraw promowych zlokalizowanych w ciągu drogi wraz z urządzeniami i instalacjami oraz jednostkami przeprawowymi (promami) należy do zarządcy tej drogi.

Art. 27. (uchylony)

Art. 28. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 m od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei.

2. Do zarządów kolei należy również:

- 1) konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi;
- 2) budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe nad drogami, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza części drogi przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów oraz pas dzielący;
- 3) budowa wiaduktu lub tunelu w miejscu krzyżowania się drogi publicznej z torami kolejowymi w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia liczby torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów.

Art. 28a. 1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego, stanowiącego część drogi szynowej przeznaczonej wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, usytuowanego w pasie drogowym należy do zarządcy tego torowiska.

2. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z zarządcą drogi warunki wykonania robót na terenie tego torowiska.

Art. 29. 1. Budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi.

3. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 5. W zezwoleniu na lokalizację zjazdu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne, a w zezwoleniu na przebudowę zjazdu – jego parametry techniczne, a także zamieszcza się, w przypadku obu zezwoleń, pouczenie o obowiązku:

- 1) przed rozpoczęciem robót budowlanych:
 - a) dokonania czynności wymaganych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
 - b) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym;

2) uzgodnienia z zarządcą drogi projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego zjazdu – o ile projekt zagospodarowania działki lub terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany jest wymagany.

3a. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

4. Ze względu na warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane lub zasady wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 tej ustawy zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na lokalizację zjazdu lub jego przebudowę albo wydać zezwolenie na lokalizację zjazdu na czas określony.

5. Decyzja o wydaniu zezwolenia na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wygasa, jeżeli w ciągu 3 lat od jego wydania zjazd nie został wybudowany.

6. Budowa lub przebudowa zjazdu na podstawie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

7. Organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, przenosi tę decyzję na rzecz innego podmiotu, który wyraża zgodę na przyjęcie wszystkich warunków określonych w decyzji.

8. Do decyzji, o której mowa w ust. 7, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy.

9. Stronami postępowania o przeniesienie decyzji, o której mowa w ust. 1, są podmiot, na rzecz którego została wydana decyzja, oraz podmiot, na który decyzja ma zostać przeniesiona.

10. Z dniem przeniesienia decyzji, o której mowa w ust. 1, podmiot, na który została przeniesiona decyzja, wstępuje w prawa i obowiązki wynikające z decyzji, o której mowa w art. 40 ust. 1, wydanej w celu wykonania decyzji, o której mowa w ust. 1.

11. Podmiot, na który została przeniesiona koncesja, o której mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2024 r. poz. 1290 oraz z 2025 r. poz. 769), lub który wstąpił w prawa i obowiązki wynikające z tej koncesji, przejmuje prawa i obowiązki wynikające z decyzji, o której mowa w ust. 1, wydanej dla nieruchomości położonej w całości lub

w części w przestrzeni, w granicach której ma być wykonywana działalność objęta tą koncesją.

12. Podmiot, o którym mowa w ust. 11, występuje niezwłocznie z wnioskiem do właściwego organu o zmianę decyzji, o której mowa w ust. 1, oraz decyzji, o której mowa w art. 40 ust. 1, wydanej w celu wykonania decyzji, o której mowa w ust. 1, w zakresie oznaczenia strony, na rzecz której decyzja została wydana.

13. Stroną postępowania, o którym mowa w ust. 12, jest wnioskodawca.

Art. 29a. 1. Za wybudowanie lub przebudowę zjazdu:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi,
- 2) o parametrach innych niż określone w zezwoleniu zarządcy drogi
– zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalanej zgodnie z art. 40 ust. 4.

2. Karę, o której mowa w ust. 1, zarządca drogi wymierza również za użytkowanie zjazdu po terminie określonym w zezwoleniu zarządcy drogi.

3. Termin płatności kary, o której mowa w ust. 1, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca jej wysokość stała się ostateczna.

Art. 30. Utrzymywanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.

Art. 31. (uchylony)

Art. 32. 1. Jeżeli budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej krzyżowania się z inną drogą transportu lądowego, z wyjątkiem skrzyżowania z linią kolejową w poziomie szyn, o którym mowa w art. 28 ust. 1, wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub liniowym urządzeniem obcym powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi.

2. Koszty przyłączy do urządzeń obcych w granicach pasa drogowego pokrywa w całości zarządca drogi, a poza tymi granicami właściciel lub użytkownik urządzeń.

3. Koszty przełożenia urządzeń obcych w pasie drogowym, wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzenia obcego, w wysokości odpowiadającej wartości tych urządzeń i przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych pokrywa zarządca drogi.

4. Jeżeli w wyniku uzgodnień zarządcy drogi z zainteresowaną stroną zostaną wprowadzone ulepszenia urządzeń, koszty tych ulepszeń pokrywa odpowiednio ich właściciel lub użytkownik.

5. Przekazanie przez zarządcę drogi urządzeń, o których mowa w ust. 2–4, wykonanych w pasie drogowym, osobie uprawnionej następuje nieodpłatnie, na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 33. Wykonanie krzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, oraz linii kolejowych, powodujące naruszenie stanu istniejącej drogi lub konieczność dokonania zmian części drogi, należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.

Rozdział 4

Pas drogowy

Art. 34. (uchylony)

Art. 34a. Rozmiar pasa drogowego wynika z rozmiaru terenu niezbędnego do usytuowania drogi uwzględniającego konieczność zapewnienia widoczności lub stanowiącego rezerwę w celu zmiany jej parametrów użytkowych lub technicznych.

Art. 35. 1. Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.

2. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczają się pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

3. Zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części, zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą.

4. W pasie terenu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wznoszone tylko tymczasowe obiekty budowlane oraz urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi. Ich usunięcie w wypadku budowy drogi następuje na koszt właściciela, bez odszkodowania.

5. Nieruchomości położone w pasie, o którym mowa w ust. 2, stanowiące własność Skarbu Państwa, przeznaczone pod przyszłą budowę drogi, nie mogą być zbyte bez zgody właściwego zarządcy drogi.

Art. 36. W przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, lub bez zawarcia odpłatnej umowy cywilnoprawnej, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c, lub niezgodnie z warunkami tej umowy, właściwy zarządca drogi orzeka, w drodze decyzji administracyjnej, o jego przywróceniu do stanu poprzedniego. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w tym zezwoleniu, wymagającego podjęcia przez właściwy organ nadzoru budowlanego decyzji o rozbiórce obiektu budowlanego.

Art. 37. (uchylony)

Art. 38. 1. Istniejące w pasie drogowym urządzenia obce, które nie powodują zagrożenia i utrudnień ruchu drogowego oraz nie zakłócają wykonywania zadań zarządcy drogi, mogą pozostać w dotychczasowym stanie.

2. Przebudowa lub remont obiektów budowlanych lub urządzeń, o których mowa w ust. 1, wymaga zgody zarządcy drogi, a w przypadku gdy planowane roboty są objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę, również uzgodnienia projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego.

3. Wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 2, powinno nastąpić w terminie 14 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem o taką zgodę. Niezajęcie stanowiska w tym terminie uznaje się jako wyrażenie zgody. Odmowa wyrażenia zgody następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 39. 1. Zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabrania się:

- 1) lokalizacji lub umieszczania urządzeń obcych, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 2) włóczenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi;

- 3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;
- 4) samowolnego ustawiania, zmieniania i uszkodzania znaków drogowych i urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających;
- 5) umieszczania reklam:
 - a) imitujących znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - b) poza obszarem zabudowanym, z wyłączeniem parkingów i miejsc obsługi podróżnych;
- 6) umieszczania urządzeń zastępujących obowiązujące znaki drogowe;
- 7) niszczenia rowów, skarp, nasypów i wykopów oraz samowolnego rozkopywania drogi;
- 8) zaorywania lub zwięzania w inny sposób pasa drogowego;
- 9) odprowadzania wody i ścieków z urządzeń melioracyjnych, gospodarskich lub zakładowych do rowów przydrożnych lub na jezdnię drogi;
- 10) wypasania zwierząt gospodarskich;
- 11) rozniecania ognisk w pobliżu drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz przejeżdżania przez nie z otwartym ogniem;
- 12) usuwania, niszczenia i uszkodzania zadrzewień przydrożnych.

1a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do umieszczania, konserwacji, przebudowy i naprawy infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej oraz urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej, w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, oraz urządzeń związanych z ich eksploatacją, a także do innych czynności związanych z eksploatacją tej infrastruktury i tych urządzeń, jeżeli warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają.

2. (uchylony)

3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, z wyjątkiem ust. 3¹, lokalizowanie w pasie drogowym urządzeń obcych oraz reklam może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 7, lub w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w ust. 7a lub w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c. Jednakże właściwy zarządca drogi:

- 1) może odmówić wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym urządzeń i infrastruktury, o których mowa w ust. 1a, wyłącznie, jeżeli ich umieszczenie spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, naruszenie wymagań wynikających z przepisów odrębnych lub miałyby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg;
- 1a) odmawia wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej, jeżeli w kanale technologicznym istnieją wolne zasoby;
- 2) odmawia wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym reklam, jeżeli ich umieszczenie mogłoby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń, lub zmniejszenie jej trwałości, lub zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz w przypadkach, gdy reklamy nie spełniają warunków, o których mowa w art. 42a.

3¹. W pasie drogowym mogą być instalowane punkty dostępu bezprzewodowego o bliskim zasięgu, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 311), zwane dalej „punktami dostępu”, przy czym może to nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej.

3². Zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na instalację punktów dostępu wyłącznie, jeżeli ich umieszczenie spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3³. Do instalowania w pasie drogowym punktów dostępu nie stosuje się przepisów art. 40 ust. 1 i 3.

3⁴. W przypadku gdy umieszczenie w pasie drogowym dotyczy jednocześnie punktów dostępu i innej infrastruktury telekomunikacyjnej, zarządca drogi rozpatruje wnioski o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 3 i 3¹, łącznie w ramach jednego postępowania administracyjnego i wydaje jedną decyzję administracyjną.

3⁵. W decyzji, o której mowa w ust. 3¹ i 3⁴, określa się w szczególności sposób, termin, miejsce i warunki umieszczenia w pasie drogowym punktów dostępu oraz powierzchnię zajętego pasa drogowego.

3a. W decyzji, o której mowa w ust. 3, określa się w szczególności: rodzaj inwestycji, sposób, miejsce i warunki jej umieszczenia w pasie drogowym oraz pouczenie inwestora, że przed rozpoczęciem robót budowlanych jest zobowiązany do:

- 1) uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego urządzenia, o którym mowa w ust. 3;
- 3) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego prowadzenia robót w pasie drogowym lub na umieszczenie w nim urządzenia, o którym mowa w ust. 3.

3aa. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 3¹ lub 3⁴, lub gdy decyzja, o której mowa w ust. 3, dotyczy lokalizacji w pasie drogowym infrastruktury telekomunikacyjnej, w decyzji tej określa się dodatkowo, czy w okresie 4 lat od jej wydania jest planowana budowa, przebudowa lub remont odcinka drogi, którego dotyczy decyzja, o ile wynika to wprost z uchwały budżetowej jednostki samorządu terytorialnego, wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego, programu wieloletniego wydanego na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, 1572, 1717, 1756 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 39) lub planów, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2 niniejszej ustawy.

3b. W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w ust. 3 lub 3⁴, w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku, a w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 12 lipca 2024 r. – Prawo komunikacji elektronicznej oraz decyzji, o której mowa w ust. 3¹ – w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku, organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki.

3ba. Kary pieniężne nałożone przez organy, o których mowa w ust. 3b, są przekazywane na wyodrębnione rachunki bankowe tych organów.

3bb. Środki z kar, o których mowa w ust. 3b, gromadzone na wyodrębnionych rachunkach bankowych, o których mowa w ust. 3ba, są przekazywane w terminie 2 dni roboczych następujących po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek:

- 1) Krajowego Funduszu Drogowego – w przypadku gdy kara nałożona została na zarządcę drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 1;

2) Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg – w przypadku gdy kara nałożona została na zarządcę drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2 pkt 2–4 i ust. 5.

3c. Karę pieniężną uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia, o którym mowa w ust. 3b. W przypadku nieuiszczenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 3b, podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3d. Do terminu, o którym mowa w ust. 3b, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony albo z przyczyn niezależnych od organu.

4. Utrzymanie obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 3 i 3¹, należy do ich posiadaczy.

4a. Ponowne uruchomienie oraz rekonfiguracja punktów dostępu, w przypadku ich przełożenia przez zarządcę drogi w sytuacjach, o których mowa w ust. 5a, lub w przypadkach uszkodzeń publicznej infrastruktury technicznej, o której mowa w ustawie z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, na której są zainstalowane te punkty dostępu, należy do obowiązków ich posiadaczy, którzy ponoszą koszty ponownego uruchomienia oraz rekonfiguracji punktów dostępu.

5. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia, o którym mowa w ust. 3, koszt tego przełożenia ponosi jego właściciel.

5a. Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 3, jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia punktów dostępu lub innej infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym, koszt tego przełożenia ponosi:

- 1) zarządca drogi – w przypadku przełożenia punktów dostępu gdy nie upłynęły 3 lata, a w przypadku przełożenia innej infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym gdy nie upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa odpowiednio w ust. 3, 3¹ lub 3⁴, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacyjnej;
- 2) właściciel infrastruktury telekomunikacyjnej – w przypadku gdy:
 - a) upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, a w przypadku przełożenia punktów dostępu 3 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3¹ lub 3⁴,

- b) na żądanie właściciela wprowadzono ulepszenia w infrastrukturze telekomunikacyjnej,
- c) infrastruktura telekomunikacyjna lub punkty dostępu zostały zlokalizowane w pasie drogowym, mimo że zarządca drogi zawarł w decyzji, o której mowa odpowiednio w ust. 3, 3¹ lub 3⁴, informację o planowanej w okresie 4 lat budowie, przebudowie lub remoncie odcinka drogi, którego dotyczy ta decyzja.

6. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy dróg publicznych.

6a. (uchylony)

6b. (uchylony)

6ba. Obowiązek, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy:

- 1) przebudowy drogi, jeżeli w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej, lub
- 2) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny, lub
- 3) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi, w szczególności: przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi, lub
- 4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:
 - a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
 - b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia

27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2, lub

- 5) budowy lub przebudowy istniejącego drogowego obiektu inżynierskiego, w którym usytuowanie kanału technologicznego nie jest możliwe ze względu na rodzaj lub bezpieczeństwo konstrukcji, o ile zostało to potwierdzone oświadczeniem inwestora dołączonym do dokumentacji organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

6c. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli:

- 1) w pobliżu pasa drogowego istnieje już:
 - a) kanalizacja kablowa posiadająca wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych lub
 - b) kanał technologiczny posiadający wolne zasoby umożliwiające zlokalizowanie kabli światłowodowych, lub
 - c) linia światłowodowa posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub
- 2) lokalizowanie kanału technologicznego jest ekonomicznie nieracjonalne, lub
- 3) lokalizowanie kanału technologicznego jest technicznie niemożliwe.

6d. Niezwłocznie po wybudowaniu kanału technologicznego, a jeszcze przed jego udostępnieniem innym podmiotom, zarządca drogi przekazuje Prezesowi UKE informację o przebiegu nowo zlokalizowanego kanału technologicznego.

6e. Zarządca drogi, na wniosek Prezesa UKE lub przedsiębiorcy telekomunikacyjnego, udziela informacji o kanałach technologicznych zlokalizowanych w pasie drogowym na obszarze jego właściwości.

7. Zarządca drogi udostępnia kanał technologiczny na pisemny wniosek podmiotu, który zgłosił zainteresowanie jego udostępnieniem, w drodze decyzji, w której określa warunki udostępnienia tego kanału.

7a. W przypadku gdy funkcję zarządcy autostrady płatnej pełni spółka, o której mowa w art. 19 ust. 3, albo funkcję zarządcy drogi pełni drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, o której mowa w ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, kanały technologiczne udostępnia się za opłatą, w drodze umowy dzierżawy lub najmu. Przepisy ust. 7h i 7i stosuje się odpowiednio.

7aa. W przypadku niezawarcia umowy, o której mowa w ust. 7a, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o udostępnienie kanału technologicznego każda ze stron może zwrócić się do Prezesa UKE z wnioskiem o wydanie decyzji w sprawie udostępnienia tego kanału. Prezes UKE wydaje decyzję w sprawie udostępnienia kanału technologicznego w terminie 60 dni od dnia złożenia wniosku o jej wydanie, biorąc pod uwagę w szczególności konieczność zapewnienia niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych warunków udostępnienia kanału.

7ab. Decyzja w sprawie udostępnienia kanału technologicznego określa w szczególności:

- 1) imię i nazwisko oraz adres albo nazwę i adres siedziby wnioskodawcy;
- 2) lokalizację kanału technologicznego;
- 3) zakres udostępnienia kanału technologicznego;
- 4) planowany okres udostępnienia kanału technologicznego;
- 5) wysokość opłaty za udostępnienie kanału technologicznego oraz sposób jej uiszczania.

7ac. Zarządca drogi odmawia, w drodze decyzji, udostępnienia kanału technologicznego w przypadku braku wolnych zasobów w tym kanale.

7ad. Do decyzji, o której mowa w ust. 7, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy.

7ae. Decyzje, o których mowa w ust. 7 i 7ac, są ostateczne.

7b. (uchylony)

7c. (uchylony)

7d. (uchylony)

7e. (uchylony)

7f. Przepisu art. 40 ust. 3 nie stosuje się do linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych oraz innych urządzeń umieszczonych w kanale technologicznym.

7g. Za udostępnienie kanału technologicznego lub jego części pobiera się opłatę.

7h. Opłatę za udostępnienie kanału technologicznego ustala się jako iloczyn liczby metrów bieżących udostępnionego kanału technologicznego i stawki opłaty za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego, pobieranej za każdy rok jego udostępnienia, przy czym za udostępnienie kanału technologicznego na okres krótszy

niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni udostępnienia kanału technologicznego.

7i. Stawki opłat za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego za każdy rok jego udostępniania nie mogą przekroczyć:

- 1) 7,00 zł – w przypadku rury osłonowej;
- 2) 5,50 zł – w przypadku rury światłowodowej;
- 3) 1,00 zł – w przypadku mikrorury wchodzącej w skład wiązki mikrorur.

7j. Opłatę za udostępnienie kanału technologicznego, za pierwszy rok jego udostępniania, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o udostępnieniu kanału technologicznego stała się ostateczna, a za lata następne – w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok.

7k. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o udostępnienie kanału technologicznego, rodzaje dokumentów dołączanych do tego wniosku, wysokość stawek opłat za udostępnienie 1 mb kanału technologicznego oraz sposób obliczania opłaty za częściowe udostępnienie kanału technologicznego, biorąc pod uwagę poziom uzasadnionych kosztów budowy i eksploatacji kanału technologicznego, jego wypełnienie kablem lub kanalizacją kablową oraz potrzeby rozwoju telekomunikacji, w szczególności w zakresie szerokopasmowego dostępu do Internetu.

8. Wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem i utrzymywaniem kanałów technologicznych, o których mowa w ust. 6, zarządca drogi może powierzyć, w drodze umowy, podmiotowi wyłonionemu w drodze przetargu, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych lub w trybie określonym w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

9. Organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, przenosi tę decyzję na rzecz innego podmiotu, który wyraża zgodę na przyjęcie wszystkich warunków określonych w decyzji.

10. Do decyzji, o której mowa w ust. 9, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy.

11. Stronami postępowania o przeniesienie decyzji, o której mowa w ust. 3, są podmiot, na rzecz którego została wydana decyzja, oraz podmiot, na który decyzja ma zostać przeniesiona.

12. Z dniem przeniesienia decyzji, o której mowa w ust. 3, podmiot, na który została przeniesiona decyzja, wstępuje w prawa i obowiązki wynikające z decyzji, o której mowa w art. 40 ust. 1, wydanej w celu wykonania decyzji, o której mowa w ust. 3.

13. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do decyzji, o których mowa w art. 40e ust. 1.

14. Podmiot, na który została przeniesiona koncesja, o której mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, lub który wstąpił w prawa i obowiązki wynikające z tej koncesji, przejmuje prawa i obowiązki wynikające z decyzji, o której mowa w ust. 3, wydanej dla nieruchomości położonej w całości lub w części w przestrzeni, w granicach której ma być wykonywana działalność objęta tą koncesją.

15. Podmiot, o którym mowa w ust. 14, występuje niezwłocznie z wnioskiem do właściwego organu o zmianę decyzji, o której mowa w ust. 3, w zakresie oznaczenia strony, na rzecz której decyzja została wydana.

16. Stroną postępowania, o którym mowa w ust. 15, jest wnioskodawca.

Art. 40. 1. Zajęcie pasa drogowego na cele niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg, wymaga zezwolenia zarządcy drogi, wydanego w drodze decyzji administracyjnej – zezwolenie nie jest wymagane w przypadku zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy:

- 1) prowadzenia robót w pasie drogowym;
- 2) umieszczania w pasie drogowym liniowych urządzeń obcych;
- 3) umieszczania w pasie drogowym urządzeń obcych innych niż wymienione w pkt 2 oraz reklam;
- 4) zajęcia pasa drogowego na prawach wyłączności w celach innych niż wymienione w pkt 1–3.

2a. W przypadku robót budowlanych prowadzonych w ramach koordynacji robót budowlanych, o której mowa w art. 36a ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, dwóch lub więcej zajmujących pas drogowy może złożyć do zarządcy drogi wspólny wniosek o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1,

a zarządca drogi może wydać decyzję administracyjną o zezwoleniu na zajęcie pasa drogowego, w której określi prawa i obowiązki każdego z zajmujących pas drogowy.

2b. W przypadku gdy właściwy organ nie wyda decyzji, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do infrastruktury telekomunikacyjnej i decyzji, o której mowa w ust. 2a, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, organ wyższego stopnia, a w przypadku braku takiego organu – organ nadzorujący, wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki.

2c. Do kar, o których mowa w ust. 2b, przepisy art. 39 ust. 3ba–3d stosuje się odpowiednio.

3. Za zajęcie pasa drogowego pobiera się opłatę.

4. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 4, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych zajętej powierzchni pasa drogowego, stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego i liczby dni zajmowania pasa drogowego, przy czym zajęcie pasa drogowego przez okres krótszy niż 24 godziny jest traktowane jak zajęcie pasa drogowego przez 1 dzień.

5. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy liniowego urządzenia obcego i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego pobieranej za każdy rok umieszczenia liniowego urządzenia obcego w pasie drogowym, przy czym za umieszczenie liniowego urządzenia obcego w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim przez okres krótszy niż rok opłata obliczana jest proporcjonalnie do liczby dni umieszczenia liniowego urządzenia obcego w pasie drogowym lub na drogowym obiekcie inżynierskim.

6. Opłatę za zajęcie pasa drogowego w celu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, ustala się jako iloczyn liczby metrów kwadratowych powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy urządzenia obcego innego niż wymienione w ust. 2 pkt 2 albo powierzchni reklamy, liczby dni zajmowania pasa drogowego i stawki opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego.

6a. Nie pobiera się opłaty za zajęcie pasa drogowego w związku z umieszczaniem w pasie drogowym tablic informujących o nazwie formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 115 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz znaków informujących o formie ochrony zabytków.

6b. Opłatę za zajęcie pasa drogowego, o której mowa w ust. 6, powiększa się, od dnia wprowadzenia opłaty reklamowej przez radę gminy, o wysokość opłaty reklamowej, o której mowa w art. 17a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 707).

6c. Od linii telekomunikacyjnych lub elektroenergetycznych umieszczonych w kanalizacji kablowej nie pobiera się opłaty, o której mowa w ust. 5.

6d. Do decyzji administracyjnej wydanej na podstawie ust. 1, dotyczącej zajęcia pasa drogowego w przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 3, w zakresie ustanowionej w tej decyzji wysokości opłaty za zajęcie pasa drogowego, jeżeli decyzja dotyczy obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej, przepisu art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769) nie stosuje się.

7. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala, z uwzględnieniem przepisów o pomocy publicznej, dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.

8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.

9. Przy ustalaniu stawek, o których mowa w ust. 7 i 8, uwzględnia się:

- 1) kategorię drogi, której pas drogowy zostaje zajęty;
- 2) zajętą część drogi;
- 3) procentową wielkość zajmowanej szerokości jezdni;

- 4) rodzaj zajęcia pasa drogowego;
- 5) rodzaj urządzenia obcego umieszczonego w pasie drogowym.

10. Zajęcie pasa drogowego o powierzchni mniejszej niż 1 m² lub powierzchni pasa drogowego zajętej przez rzut poziomy liniowego urządzenia obcego lub innego urządzenia obcego mniejszej niż 1 m² jest traktowane jak zajęcie 1 m² pasa drogowego.

11. Opłatę, o której mowa w ust. 3, ustala, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy zarządca drogi przy udzielaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. W sytuacji, o której mowa w ust. 2a, opłatę, o której mowa w ust. 3, ustala się proporcjonalnie do planowanego okresu zajęcia pasa drogowego przez każdego z zajmujących pas drogowy, wskazanego przez nich we wspólnym wniosku o wydanie zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Ustalając opłatę, właściwy zarządca drogi uwzględnia także ustalenia umowy, o której mowa w art. 50a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, 1572, 1907 i 1940), art. 50a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107 i 1907) i art. 59a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581).

12. Za zajęcie pasa drogowego:

- 1) bez zezwolenia zarządcy drogi lub bez zawarcia umowy, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c, lub bez decyzji, o której mowa w art. 39 ust. 3¹ lub 3⁴,
- 2) z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c, lub w decyzji, o której mowa w art. 39 ust. 3¹ lub 3⁴,
- 3) o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy drogi lub w umowie, o której mowa w art. 22 ust. 2, 2a lub 2c, lub w decyzji, o której mowa w art. 39 ust. 3¹ lub 3⁴

– zarządca drogi wymierza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną w wysokości 10-krotności opłaty ustalanej zgodnie z ust. 4–6.

13. Termin uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz kary, o której mowa w ust. 12, wynosi 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca ich wysokość stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 13a.

13a. Opłatę roczną, o której mowa w ust. 5, za pierwszy rok umieszczenia urządzenia w pasie drogowym uiszcza się w terminie określonym w ust. 13, a za lata następne w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku, z góry za dany rok.

14. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności usunięcia awarii urządzenia obcego znajdującego się w pasie drogowym. Po zlokalizowaniu awarii prowadzący roboty niezwłocznie zawiadamia o tym zarządcę drogi i w porozumieniu z nim określa termin i powierzchnię zajętego pasa drogowego.

14a. Zarządca drogi określa, w drodze decyzji administracyjnej, warunki zajęcia pasa drogowego, o którym mowa w ust. 14, oraz warunki jego przywrócenia do stanu poprzedniego, a także ustala wysokość opłaty, o której mowa w ust. 4.

14aa. Do decyzji, o której mowa w ust. 14a, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy.

14b. Za wejście w pas drogowy, o którym mowa w ust. 14, bez zawiadomienia zarządcy drogi, przekroczenie ustalonego terminu i powierzchni zajęcia pasa drogowego zarządca drogi wymierza karę pieniężną zgodnie z ust. 12.

15. Zajmujący pas drogowy jest obowiązany zapewnić bezpieczne warunki ruchu i przywrócić pas do poprzedniego stanu użyteczności w określonym terminie.

15a. Organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, za zgodą strony, na rzecz której decyzja została wydana, przenosi tę decyzję na rzecz innego podmiotu, który wyraża zgodę na przyjęcie wszystkich warunków określonych w decyzji.

15b. Do decyzji, o której mowa w ust. 15a, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów o milczącym załatwieniu sprawy.

15c. Stronami postępowania o przeniesienie decyzji, o której mowa w ust. 1, są podmiot, na rzecz którego została wydana decyzja, oraz podmiot, na który decyzja ma zostać przeniesiona.

15d. Przepisów ust. 15a–15c nie stosuje się do decyzji, o których mowa w art. 40e ust. 1.

15e. W przypadku przeniesienia decyzji, o której mowa w ust. 1, obowiązek uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, w zakresie, w jakim nie została uiszczona, ciąży na podmiocie, na który została przeniesiona decyzja.

16. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określa warunki niezbędne do udzielania zezwoleń na zajmowanie pasa drogowego na cele, o których mowa w ust. 2, mając na względzie bezpieczeństwo użytkowania i ochronę dróg.

Art. 40a. 1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 13f ust. 1, art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

1a. W przypadku zawarcia umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym opłaty pobierane przez partnera prywatnego, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 2 pkt 1, oraz opłata dodatkowa, o której mowa w art. 13f ust. 1, stanowią przychody partnera prywatnego.

1b. W przypadku powierzenia drogowej spółce specjalnego przeznaczenia pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 1, mogą one stanowić przychód tej spółki, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, tak stanowi.

1c. Kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1–2f są przekazywane na wyodrębniony rachunek pomocniczy Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

1ca. Opłaty elektroniczne oraz kary grzywny, o których mowa w art. 13na ust. 1 i art. 13naa ust. 1 i 2, są przekazywane na wyodrębniony rachunek pomocniczy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Szef KAS przekazuje wpłacone opłaty elektroniczne i kary grzywny na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.

1d. Środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65 % tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, o których mowa w art. 13f ust. 1, pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie.

1e. Środki, o których mowa w ust. 1d, gmina gromadzi na wydzielonym rachunku.

2. (uchylony)

3. Środki z opłat i kar pieniężnych, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, oraz środki z kar, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Głównego Inspektora Transportu Drogowego, o którym mowa w ust. 1c, są przekazywane

w terminie dwóch dni roboczych następujących po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

4. Środki z opłat elektronicznych są przekazywane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.

5. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb, sposób, termin oraz warunki wnoszenia opłaty elektronicznej i jej rozliczania,
- 2) tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu opłaty elektronicznej w przypadku gdy opłata ta została wniesiona w kwocie wyższej niż należna oraz nienależnie pobranej opłaty elektronicznej,
- 3) tryb, sposób i termin przekazywania opłat elektronicznych oraz kar grzywny, o których mowa w art. 13na ust. 1 i art. 13naa ust. 1 i 2, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego,
- 4) przypadki, w których ustanawiane jest zabezpieczenie należności z tytułu opłat elektronicznych, formę i sposób jego ustalania oraz tryb, sposób i termin dokonywania zwrotu tego zabezpieczenia

– mając na uwadze sprawny pobór opłat elektronicznych, efektywną obsługę i zabezpieczenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, oraz technologię wykorzystaną w systemie elektronicznego poboru opłat elektronicznych.

Art. 40b. (uchylony)

Art. 40c. (uchylony)

Art. 40d. 1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 uiszczanych w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5, opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, pobiera się odsetki ustawowe za opóźnienie.

2. Opłaty, o których mowa w art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, opłaty, o których mowa w art. 13f ust. 1, oraz kary pieniężne, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia opłat, o których mowa w art. 13f ust. 1, art. 39 ust. 7ab pkt 5 i art. 40 ust. 3, oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1–2f, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12, przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.

Art. 40e. 1. Organ, który udzielił zezwolenia, o którym mowa w art. 40 ust. 1, na cele związane z infrastrukturą telekomunikacyjną, a także ciągami drenażowymi, przewodami i urządzeniami służącymi do przesyłania lub dystrybucji płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz innymi podziemnymi obiektami i urządzeniami niezbędnymi do korzystania z tych przewodów i urządzeń lub na potrzeby wykonywania koncesji, o których mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, przenosi, w drodze decyzji, na rzecz podmiotu będącego nabywcą infrastruktury telekomunikacyjnej, a także ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz innych podziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń lub na potrzeby wykonywania koncesji, o których mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, na jego wniosek, prawa i obowiązki wynikające z tego zezwolenia.

2. Do decyzji, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy działu II rozdziału 14 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

3. Sprawę przeniesienia praw i obowiązków wynikających z zezwolenia, o którym mowa w art. 40 ust. 1, na cele lub potrzeby określone w ust. 1 uznaje się za załatwioną milcząco w sposób w całości uwzględniający żądania podmiotu występującego z wnioskiem, jeżeli w terminie 30 dni od daty doręczenia wniosku właściwemu organowi organ ten nie wyda decyzji w sprawie przeniesienia praw i obowiązków wynikających z zezwolenia, o którym mowa w art. 40 ust. 1, na cele lub potrzeby określone w ust. 1.

4. Decyzja, o której mowa w ust. 1, jest ostateczna.

Art. 40f. (uchylony)

Art. 41. 1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, z uwzględnieniem art. 41a ust. 1 oraz z wyjątkiem określonym w art. 41b ust. 1.

2. Dopuszcza się wprowadzenie albo ustanowienie zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t:

- 1) po określonej drodze publicznej lub jej odcinku,
- 2) w strefie obejmującej co najmniej dwie drogi publiczne lub ich odcinki

– zwanego dalej „zakazem”.

3. Zakaz, o którym mowa w ust. 2:

- 1) pkt 1 – wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego;
- 2) pkt 2 – ustanawia właściwa rada gminy (miasta) w drodze uchwały.

4. Wprowadzenie albo ustanowienie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek:

- 1) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar, na którym znajduje się:
 - a) forma ochrony przyrody, o której mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 lub 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub graniczy z takim obszarem,
 - b) wyjście:
 - ze żłobka lub klubu dziecięcego, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2024 r. poz. 338, 743 i 858 oraz z 2025 r. poz. 620), lub
 - z przedszkola w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, z późn. zm.¹¹⁾), lub
 - ze szkoły w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15, lub

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 854, 1562, 1635 i 1933 oraz z 2025 r. poz. 619, 620, 622 i 769.

- z placówki opiekuńczo-wychowawczej, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej (Dz. U. z 2025 r. poz. 49), do której uczęszczają dzieci w wieku do lat 15,
- c) zabytek nieruchomy objęty formą ochrony zabytków, o której mowa w art. 7 pkt 1 lub 1a ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 i 1907), lub graniczy z takim obszarem;
- 2) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zwartej zabudowy mieszkaniowej;
- 3) droga lub jej odcinek przebiega przez uzdrowisko albo obszar ochrony uzdrowskiej w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowskim, uzdrowskach i obszarach ochrony uzdrowskiej oraz o gminach uzdrowskich (Dz. U. z 2024 r. poz. 1420 i 1572) lub graniczy z takim uzdrowskiem albo obszarem ochrony uzdrowskiej;
- 4) droga lub jej odcinek przebiega przez obszar górniczy w rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze lub graniczy z takim obszarem;
- 5) droga lub jej odcinek przebiega przez teren zagrożony ruchami masowymi ziemi, o którym mowa w art. 110a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647), lub teren, na którym występują te ruchy;
- 6) droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym, dla którego wstrząsy lub drgania wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 t mogą powodować uszkodzenie tego obiektu;
- 7) droga lub jej odcinek graniczy:
 - a) z obszarem, na którym znajduje się szpital w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2025 r. poz. 450, 620 i 637),
 - b) ze strefą ochronną Pomnika Zagłady, o której mowa w art. 3 ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. z 2015 r. poz. 2120).

5. Wprowadzenie albo ustanowienie zakazu jest dopuszczalne także na drogach publicznych lub ich odcinkach, które:

- 1) nie posiadają drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, wiaduktu lub tunelu dla pieszych albo pieszych i rowerów lub przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz
- 2) przebiegają przez obszar, na którym znajduje się wyjście z obiektu wymienionego w ust. 4 pkt 1 lit. b.

6. Zakaz może być wprowadzony albo ustanowiony wyłącznie na drodze publicznej lub jej odcinku, które spełniają wymagania określone w ust. 4 albo 5.

7. Nie można wprowadzić ani ustanowić zakazu na:

- 1) drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi lub jej odcinka do użytkowania;
- 2) drogach publicznych lub ich odcinkach w transeuropejskiej sieci drogowej;
- 3) drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu.

8. Zakazu nie stosuje się do:

- 1) autobusów;
- 2) pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych;
- 3) pojazdów zarządców dróg publicznych oraz podmiotów wykonujących obowiązki zarządcy drogi na jego rzecz z zakresu utrzymania dróg;
- 4) pojazdów Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonujących zadania tych służb lub podmiotów;
- 5) pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i państw sojusznicznych;
- 6) pojazdów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz podmiotów wykonujących na jego rzecz zadania wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, 1089 i 1473 oraz z 2025 r. poz. 216 i 680).

9. Zarządca drogi, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, może zwolnić z obowiązku przestrzegania zakazu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, innych

użytkowników drogi lub inne rodzaje pojazdów niż wymienione w ust. 8. Informację o zwolnieniu z obowiązku przestrzegania zakazu umieszcza się na znaku drogowym, o którym mowa w ust. 3 pkt 1.

10. Strefa, o której mowa w ust. 2 pkt 2, może obejmować wyłącznie drogi publiczne lub ich odcinki spełniające wymagania, o których mowa w ust. 4 albo 5.

11. Ustanowienie strefy, o której mowa w ust. 2 pkt 2, wymaga uzyskania zgody organów zarządzających drogami i ruchem na drogach publicznych lub ich odcinkach, które mają znajdować się w tej strefie.

12. Organy, o których mowa w ust. 11, uzgadniają projekt uchwały, o której mowa w ust. 3 pkt 2, w terminie 21 dni od dnia otrzymania projektu uchwały. Niezajęcie przez organ stanowiska w tym terminie uznaje się za uzgodnienie projektu uchwały.

13. Uchwała, o której mowa w ust. 3 pkt 2, jest aktem prawa miejscowego i określa:

- 1) drogi publiczne lub ich odcinki objęte strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2, oraz granice tej strefy;
- 2) dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów poruszających się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą, o której mowa w ust. 2 pkt 2.

14. Rada gminy (miasta) może określić w uchwale, o której mowa w ust. 3 pkt 2, wyjątki od stosowania zakazu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, w odniesieniu do użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów innych niż wymienione w ust. 8, z zachowaniem zasad niedyskryminacji i przejrzystości.

15. Granicę strefy, o której mowa w ust. 2 pkt 2, oznacza się znakiem drogowym wskazującym dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdów, które mogą poruszać się po drogach publicznych lub ich odcinkach objętych strefą.

Art. 41a. 1. Na drogowych przejściach granicznych, o których mowa w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, znajdujących się na granicy zewnętrznej w rozumieniu art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny

Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.¹²⁾), mogą być wprowadzane zakazy ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej poniżej 11,5 t po drodze publicznej albo jej odcinku znajdujących się w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego określonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 16 ust. 3a tej ustawy.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, wprowadza właściwy zarządca drogi za pośrednictwem znaku drogowego.

Art. 41b. 1. Po drogach publicznych o nawierzchni innej niż bitumiczna, betonowa, kamienna lub klinkierowa, w tym kostkowa lub płytowa, dopuszcza się wyłącznie ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w art. 41 ust. 8.

3. Zarządca drogi, z zachowaniem zasad niedyskryminacji, na drogach, o których mowa w ust. 1, może podnieść dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t albo 10 t w przypadkach uzasadnionych koniecznością:

- 1) zapewnienia niezbędnego dojazdu do nieruchomości;
- 2) prowadzenia robót budowlanych na tej drodze.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi podnosi wartość dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t albo 10 t za pośrednictwem znaku drogowego.

Art. 41c. 1. Do kontroli przestrzegania przez korzystających z dróg publicznych zakazów, o których mowa w art. 41 ust. 2 oraz art. 41a ust. 1, a także dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 i 3, są uprawnieni:

- 1) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) funkcjonariusze Policji;
- 3) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 4) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej;
- 5) osoby działające w imieniu zarządcy drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- 6) strażnicy gminni (miejscy).

¹²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 251 z 16.09.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 327 z 09.12.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 236 z 19.09.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 135 z 22.05.2019, str. 27.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, jest przeprowadzana na zasadach i warunkach określonych w przepisach działu V rozdziału 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w sposób określony w tych przepisach.

3. Z kontroli, o której mowa w ust. 1, sporządza się protokół.

4. Protokół podpisują kontrolujący i kontrolowany. Odmowę podpisania protokołu przez kontrolowanego kontrolujący odnotowuje w protokole kontroli i podaje jej przyczynę.

5. Oryginał protokołu kontroli zatrzymuje kontrolujący, a kopię doręcza się kontrolowanemu.

6. Do protokołu kontroli kontrolowany może wnieść zastrzeżenia.

Art. 41d. 1. Za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo za przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3, wymierza się, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza się w wysokości:

- 1) 3000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 10 %,
- 2) 6000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 10 % i nie więcej niż 20 %,
- 3) 10 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20 %

– w przypadku gdy kontrolujący nie stwierdzi jednoczesnego wykonywania przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, wymierza się w wysokości:

- 1) 12 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 20 %,
- 2) 20 000 zł – gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 20 %

– w przypadku gdy kontrolujący stwierdzi jednoczesne wykonywanie przejazdu po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej.

4. Przekroczenia dopuszczalnej wartości nacisku pojedynczej osi napędowej, o których mowa w ust. 2 i 3, ustala się jako różnicę między naciskiem pojedynczej osi napędowej danego pojazdu poruszającego się po drodze lub jej odcinku, stwierdzonym przez kontrolującego, a dopuszczalną wartością nacisku pojedynczej osi napędowej obowiązującą na danej drodze lub jej odcinku na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo 3.

5. Przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, zgodnie z ust. 2 nie bierze się pod uwagę zakresu przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej ponad 11,5 t.

6. W przypadku gdy naruszenie albo przekroczenie, o którym mowa w ust. 1, stwierdzono w stosunku do więcej niż jednej pojedynczej osi napędowej pojazdu, wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, ustala się na podstawie wartości nacisku pojedynczej osi napędowej o największym przekroczeniu dopuszczalnej wartości nacisku.

7. Decyzję o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego albo zarządca drogi, z wyjątkiem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, decyzję o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje ponadto, z upoważnienia wójta (burmistrza, prezydenta miasta), właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli komendant straży gminnej (miejskiej). Od decyzji komendanta straży gminnej (miejskiej) przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

9. W przypadku gdy strażnik gminny (miejski) w trakcie kontroli, o której mowa w art. 41c ust. 1, stwierdzi naruszenie albo przekroczenie, o którym mowa w ust. 1, oraz jednoczesny przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kategorii V, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, albo z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu wskazanymi w tym zezwoleniu, w zakresie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, przekazuje protokół, o którym mowa w art. 41c ust. 3, właściwemu ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organowi Inspekcji Transportu Drogowego.

10. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na podmiot wykonujący:

- 1) przejazd;
- 2) czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w stosunku do wartości nacisku osi określonej na podstawie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo zgodnie z art. 41b ust. 1 albo 3, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia albo przekroczenia określonego w ust. 1;
- 3) inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia albo przekroczenia określonego w ust. 1.

11. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów nie przekracza dopuszczalnej wielkości, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t w przypadku przewozu przez ten pojazd ładunków sypkich oraz drewna.

12. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, jest uiszczana na wskazany w decyzji administracyjnej wyodrębniony rachunek bankowy organu, który ją nałożył, w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna. Koszty związane z uiszczeniem kary pokrywa obowiązany podmiot.

13. Środki z kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, zgromadzone na rachunku, o którym mowa w ust. 12, są przekazywane w terminie 7 dni od dnia uiszczenia tej kary do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, w zarządzaniu której znajduje się droga publiczna lub jej odcinek, na których stwierdzono naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 1 albo 3.

14. W przypadku gdy zostanie stwierdzona okoliczność uzasadniająca nałożenie kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, na zagraniczny podmiot mający siedzibę albo miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności, albo możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, kontrolujący pobiera kaucję

w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej. Przepisy art. 13m ust. 3–10 stosuje się odpowiednio.

15. W przypadku naruszenia zakazu, o którym mowa w art. 41 ust. 2 albo art. 41a ust. 1, albo przekroczenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej, o którym mowa w art. 41b ust. 3, nie stosuje się przepisu art. 92 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

Art. 41e. Na drogach publicznych nie stosuje się znaków ograniczających dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej innych niż określone w art. 41 ust. 3 pkt 1 i ust. 15 oraz w art. 41a ust. 2.

Art. 42. 1. Zabrania się umieszczania nadziemnych liniowych urządzeń obcych wzdłuż pasów drogowych, poza terenem zabudowy, w odległości mniejszej niż 5 m od granicy pasa.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach związanych z potrzebami obronnymi i zadaniami na rzecz obronności kraju oraz ochrony środowiska umieszczenie nadziemnego liniowego urządzenia obcego w odległości mniejszej niż określona w ust. 1 może nastąpić za zgodą zarządcy drogi, którą zarządca drogi wydaje inwestorowi przed uzyskaniem pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

3. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, mogą być umieszczane na:

- 1) obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi – na skarpach nasypów drogowych, z wyjątkiem nasypów spełniających jednocześnie funkcję wałów przeciwpowodziowych, a w przypadku braku takiej możliwości – poza częściami drogi przeznaczonymi do ruchu i postoju pojazdów oraz pasem dzielącym,
- 2) terenach górskich, zalesionych i w parkach narodowych – w pasie drogowym poza częściami drogi przeznaczonymi do ruchu i postoju pojazdów oraz pasem dzielącym

– na warunkach określonych przez zarządcę drogi i za jego zgodą. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

4. Zarządca drogi wydaje zgodę, o której mowa w ust. 3, przed uzyskaniem przez inwestora pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych.

5. Zgody, o których mowa w ust. 2 i 4, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Art. 42a. 1. Widoczna z jezdni przez kierującego pojazdem reklama emitująca światło, umieszczona w pasie drogowym lub w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni, o której mowa w art. 43 ust. 1, musi spełniać wymagania określone w ust. 2.

2. W przypadku reklam umożliwiających bieżącą zmianę informacji wizualnej:

- 1) niedopuszczalne jest wyświetlanie ruchomych obrazów;
- 2) niedopuszczalne jest stosowanie efektów wizualnych i przerw pomiędzy kolejno wyświetlanymi informacjami;
- 3) minimalny czas prezentacji informacji wizualnej musi być dłuższy niż 10 sekund.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 43. 1. Obiekty budowlane przy drogach oraz niebędące obiektami budowlanymi reklamy umieszczone przy drogach poza obszarami zabudowanymi, powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Lp.	Rodzaj drogi	W terenie zabudowy	Poza terenem zabudowy
1	Autostrada	30 m	50 m
2	Droga ekspresowa	20 m	40 m
3	Droga ogólnodostępna		
	a)krajowa	10 m	25 m
	b)wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
	c)gminna	6 m	15 m

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach usytuowanie obiektu budowlanego przy drodze, o której mowa w ust. 1 lp. 3 tabeli, w odległości mniejszej niż określona w ust. 1, może nastąpić wyłącznie za zgodą zarządcy drogi, wydaną przed uzyskaniem przez inwestora obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przepis art. 38 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

2a. Zgodę, o której mowa w ust. 2, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się przy sytuowaniu reklam poza terenem zabudowy.

Rozdział 4a

Inteligentne systemy transportowe

Art. 43a. 1. W przypadku podjęcia przez zainteresowane podmioty, w szczególności zarządców dróg publicznych poszczególnych kategorii, decyzji o wdrażaniu aplikacji ITS lub usług ITS, podmioty te przy ich wdrażaniu stosują przepisy wydane na podstawie ust. 3, mając na uwadze potrzeby w szczególności użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, przy wyborze i wdrażaniu aplikacji ITS i usług ITS stosują odpowiednio następujące zasady:

- 1) skuteczności – rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie, w szczególności zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwiększenia efektywności energetycznej transportu, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony użytkowników ITS, w tym szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego;
- 2) opłacalności – optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów;
- 3) proporcjonalności – zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług ITS i ich wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej, jeżeli jest to celowe;
- 4) wspierania ciągłości usług ITS – zapewnianie ciągłości usług ITS na obszarze Unii Europejskiej, w szczególności w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz, w miarę możliwości, na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci łączących odpowiednio państwa, regiony, a także miasta z obszarami wiejskimi;
- 5) zapewniania interoperacyjności – zapewnianie, aby ITS oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą były zdolne do wymiany danych, informacji i wiedzy, aby umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS;

- 6) wspierania zgodności wstecznej – zapewnianie zdolności ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi bez utrudniania rozwoju nowych technologii, jeżeli jest to celowe;
- 7) poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej – uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci drogowych, w szczególności w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą;
- 8) promowania równego dostępu – nieutrudnianie dostępu do aplikacji ITS i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz ich niedyskryminowanie w zakresie tego dostępu;
- 9) wspierania dojrzałości – wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego;
- 10) zapewniania jakości określania czasu i położenia – wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności na potrzeby aplikacji ITS i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia;
- 11) ułatwiania intermodalności – uwzględnianie przy wdrażaniu ITS kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu, jeżeli jest to celowe;
- 12) poszanowania spójności – uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii Europejskiej, które mają zastosowanie w zakresie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji może określić, w drodze rozporządzenia:

- 1) po wydaniu przez Komisję Europejską specyfikacji w zakresie wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla aplikacji ITS i usług ITS,

- 2) sposoby wdrażania aplikacji ITS i usług ITS

– mając na uwadze potrzebę zapewnienia skoordynowanego i spójnego wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego, zaspokajanie w możliwie szerokim zakresie potrzeb użytkowników ITS oraz uwzględniając zasady, o których mowa w ust. 2.

Rozdział 5

(uchylony)

Rozdział 6

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe

Art. 48–50. (pominięte)

Art. 50a. W okresie do dnia 31 grudnia 2028 r. od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285).

Art. 50b. 1. Przepisy art. 13ic ust. 1a–1c stosuje się od dnia wskazanego w obwieszczeniu, o którym mowa w ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu informację o dniu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji o trasie przejazdu wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu, o których mowa w art. 13ic ust. 1b i 1c.

Art. 50c. Do dnia 30 września 2021 r. opłatę elektroniczną z wykorzystaniem Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS uiszcza się w wysokości 75 % stawki opłaty elektronicznej określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 13ha ust. 6.

Art. 51. 1. Z dniem wejścia ustawy w życie:

- 1) grunty państwowe położone poza granicami miast, oddane osobom fizycznym w zamian za grunty zajęte pod budowę dróg publicznych, stają się z mocy prawa własnością tych osób; grunty takie położone w granicach miast przechodzą na własność lub w użytkowanie wieczyste osób fizycznych, stosownie do przepisów szczególnych;
- 2) grunty oddane i zajęte pod drogi publiczne, wybudowane z udziałem czynu społecznego i istniejące w tym dniu, stają się z mocy prawa własnością Państwa.

2. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się do gruntów zajętych pod istniejące drogi publiczne, w odniesieniu do których zostało wszczęte postępowanie wywłaszczeniowe przed dniem wejścia ustawy w życie.

Art. 52. Traci moc ustawa z dnia 29 marca 1962 r. o drogach publicznych (Dz. U. poz. 90 oraz z 1971 r. poz. 115).

Art. 53. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 1985 r.

Załączniki do ustawy
z dnia 21 marca 1985 r.
(Dz. U. z 2025 r. poz.
889)

Załącznik nr 1

(uchylony)

Załącznik nr 2

(uchylony)