

EETS jako nowoczesny system poboru opłat na drogach Unii Europejskiej

EETS as a modern Toll System on UE roads

W artykule zaprezentowano projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych w zakresie usługi EETS, ogólne zasady działania systemu EETS oraz korzyści jakie mogą zyskać użytkownicy dróg poprzez wprowadzenie i stosowanie urządzeń, i oprogramowania zdolnego do komunikowania się między systemami elektronicznego poboru opłat na terytorium Polski oraz z systemami używanymi na obszarze pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Słowa kluczowe:

EETS, opłaty, transport, interoperacyjność, system

The article presents a draft amendment to the Law on public roads in the area EETS, general principles of EETS and the benefits what a road users can gain through the introduction and use of equipment and software capable to communicate between systems of electronic toll collection on Polish territory and the systems used to Under the other Member States of the European Union.

Key words:

EETS, toll, transport, interoperability, system.

Wstęp

Wprowadzenie przewidywanych zmian do ustawy o drogach publicznych jest zgodne z art. 1 decyzji Komisji, w kwestii tworzenia, a następnie wdrożenia procedur regulujących europejską usługę opłaty elektronicznej, nazwaną dalej „European Electronic Toll Service”.

Celem zmiany ustawy o drogach publicznych jest obowiązek wdrożenia przepisów decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie ogólnie europejskiej usługi opłaty drogowej za pomocą urządzeń elektronicznych oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11) zwanej dalej „decyzją”, wydanej na podstawie art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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, z późn. zm.).

W Polsce opłata za przejazd dokonywana za pomocą urządzenia EETS została uregulowana ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (DzU nr 172, poz. 1440), wdrażającą postanowienia dyrektywy. Zmiana ta jednak nie wprowadziła przepisów definiujących usługę EETS, jak również przepisów dotyczących rozwiązań technicznych związanych ze świadczeniem tej usługi. W art. 13i ustawy o drogach publicznych (DzU 2015, poz. 460, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych” wskazano

jedynie, iż podmioty pobierają opłaty z wykorzystaniem systemów.

Projekt ustawy uwzględnia wszystkie przewidziane w decyzji prawa i obowiązki podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi EETS. Zgodnie z art. 1 dyrektywy, usługa ta ma w swoim założeniu być uzupełniająca w stosunku do krajowych opłat elektronicznych (np., w Polsce jest to usługa viaTOLL), a poruszającym się po drogach państw członkowskich Unii Europejskiej i użytkującym EETS, dane państwo członkowskie powinno umożliwić świadczenie ww. usługi. Reasumując, projekt nowelizacji ustawy będzie miał za zadanie wprowadzić do polskiego ustawodawstwa przepisy o świadczeniu ww. usługi na zasadach przewidzianych w ww. Decyzji.

Cel wprowadzenia systemu EETS do ustawy

Wymiana informacji między podmiotami systemu

Decyzja Komisji 2009/750/WE określa w swoim zakresie prawa i obowiązki firm, które będą dostawcami systemu EETS, prawa i obowiązki użytkowników systemu EETS oraz podmiotów, które będą odpowiedzialne za pobór opłat. Pomiędzy podmiotami, powinno dochodzić do wymiany informacji na poziomie krajów posiadających pobór opłat, podmiotami pobierającymi opłatę, użytkownikami systemu, do-

stawcami systemu EETS a Komisją Europejską, która będzie określać właściwą strukturę systemu na terenie UE. Decyzja określa również wymagania jakie powinny czy wręcz muszą spełniać podmioty biorące udział w procesie EETS. W decyzji określone zostały również wymagania techniczne, jak i zasady wskazujące właściwy kierunek działania usługi EETS na terenie państw członkowskich UE.

Interoperacyjność systemu EETS

Zmiana ustawy o drogach publicznych umożliwi uzyskanie interoperacyjności systemowi EETS w zakresie wymogów technicznych i zakresów użytkowych, a samo użytkowanie systemu będzie łatwiejsze poprzez wdrożenie do użytku wysokiej klasy urządzeń wyposażonych w oprogramowanie komunikujące się międzysystemowo z innymi urządzeniami, aktualnie służącymi do poboru wpłat, działającymi na drogach Unii Europejskiej.

Poprzez wprowadzenie nowelizacji ustawy o drogach publicznych umowa pomiędzy dostawcą EETS, a użytkownikiem urządzenia pozwoli na wnoszenie opłat za użytkowanie dróg na terytorium Polski, jak również (dzięki interoperacyjności systemu) na terenie pozostałych państw Unii. Zostanie rozwiązana również kwestia samego urządzenia, które będzie można używać na terenie wszystkich państw Unii.

Różnice między dotychczasowym a przewidywanym stanem prawnym

Aktualny stan prawny regulujący pobór opłat na terenie Polski odbiega od stanu prawnego stosowanego przez Unię Europejską. Podmioty, które biorą udział w systemie viaTOLL są związane umową, zawartą między danymi podmiotami a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, co zostało zobrażone na rysunku 1.

Uczestnik ruchu drogowego, poprzez przemieszczanie się po drogach krajowych i użytkowanie systemu viaTOLL wnosi opłaty na rzecz GDDKiA. Przewoźnik, który jest zarejestrowany w systemie viaTOLL może wnosić opłatę na konto GDDKiA poprzez enumeratywnie określone środki płatnicze, lub za pomocą gotówki. Istnieje również możliwość zapłaty za usługę viaTOLL w formie przedpłaty, w tym wypadku użytkownik systemu musi zapłacić odpowiednią kwotę, przewidywaną przez niego do spożytkowania za używanie drogi objętej systemem opłaty drogowej w systemie viaTOLL. Po wykorzystaniu kwoty wpłaconej za używanie dróg objętych opłatami, użytkownik systemu viaTOLL otrzymuje z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zestawienie swojej aktywności w ramach systemu, jak i dokument informujący o kwocie zapłaty za użytkowanie systemu, w postaci faktury. Użytkownik systemu viaTOLL, zobowiązany jest dokonać płatności na konto GDDKiA w terminie wynikającym z faktury.

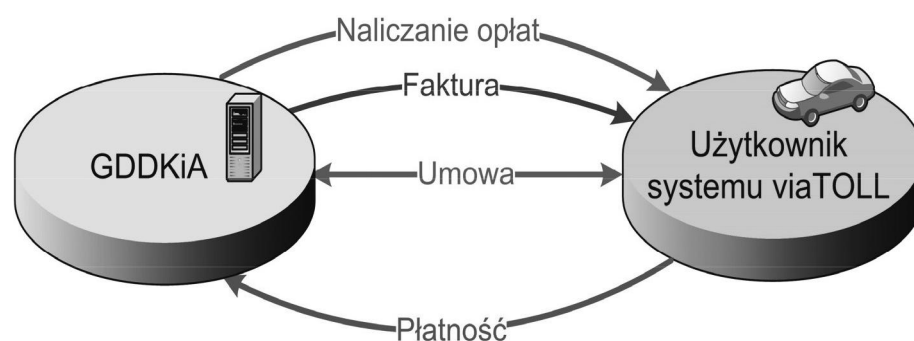
Założenia systemu EETS

System EETS jest z założenia systemem ogólnodostępnym dla wszystkich podmiotów. Nie ma w nim wskazanego obowiązku zakupu usługi EETS u jednego dostawcy usługi. Istnieje w tym systemie dowolność wyboru dostawcy. Użytkownik systemu ma obowiązek zawarcia umowy z wybranym przez siebie dostawcą systemu usługi. Decyzja ta ma być podjęta na podstawie otrzymanych informacji lub oferty cenowej.

Zawarcie umowy o świadczenie usługi EETS przez użytkownika będzie wyglądało następująco. Użytkownik będzie się rozliczał za pomocą dostawcy EETS, z opłat naliczonych przez podmiot, na rzecz którego trzeba będzie wnieść opłatę. W tym systemie nie ma bezpośredniego kontaktu użytkownika systemu EETS z podmiotem, na którego rzecz będą wnoszone opłaty. Wpłaty na rzecz podmiotu, na którego rzecz będą wnoszone opłaty są dokonywane przez

Rysunek 1

Aktualny system poboru opłaty drogowej w Polsce



Źródło: opracowanie własne ITS (15.03.2016 r.).

wskazanego w umowie dostawcę usług EETS, bez udziału użytkownika systemu. Poprzez zawarcie umowy między użytkownikiem a dostawcą systemu, zabezpieczona i zagwarantowana zostanie pewność wpłat od użytkowników systemu, niezależnie od obszaru i podmiotu, który z danego obszaru pobiera opłaty za użytkowanie dróg. Wymagana jest w takim wypadku umowa między dostawcą systemu EETS, a obszarowo odpowiedzialnym podmiotem, pobierającym w imieniu danego kraju UE opłaty za użytkowanie dróg. Jest to ważna informacja dla użytkownika systemu EETS, ponieważ ciężar odpowiedzialności za zapłatę za użytkowanie dróg w danym obszarze spoczywa na dostawcy usługi EETS a nie na samym użytkowniku. Dostawca usługi EETS, w przypadku braku zapłaty od użytkownika, kredytyje danego użytkownika przed podmiotem właściwym dla poboru opłat w danym państwie członkowskim UE.

Faktury za użytkowanie systemu uwzględniają opłaty naliczone użytkownikom systemu EETS, z którymi dostawca systemu EETS zawarł umowę, co zostało zobrazowane na rysunku 2.

Decyzja Komisji 2009/750/WE określa prawa i obowiązki podmiotów biorących czynny udział w procesie świadczenia usługi EETS, w jasny sposób określając zakres bezpieczeństwa przepływów finansowych — środków pieniężnych przekazywanych między dostawcami systemu EETS, a organizacjami odpowiedzialnymi za pobór opłat na danym obszarze.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (DzU 2015, poz. 460, z późn. zm.) reguluje:

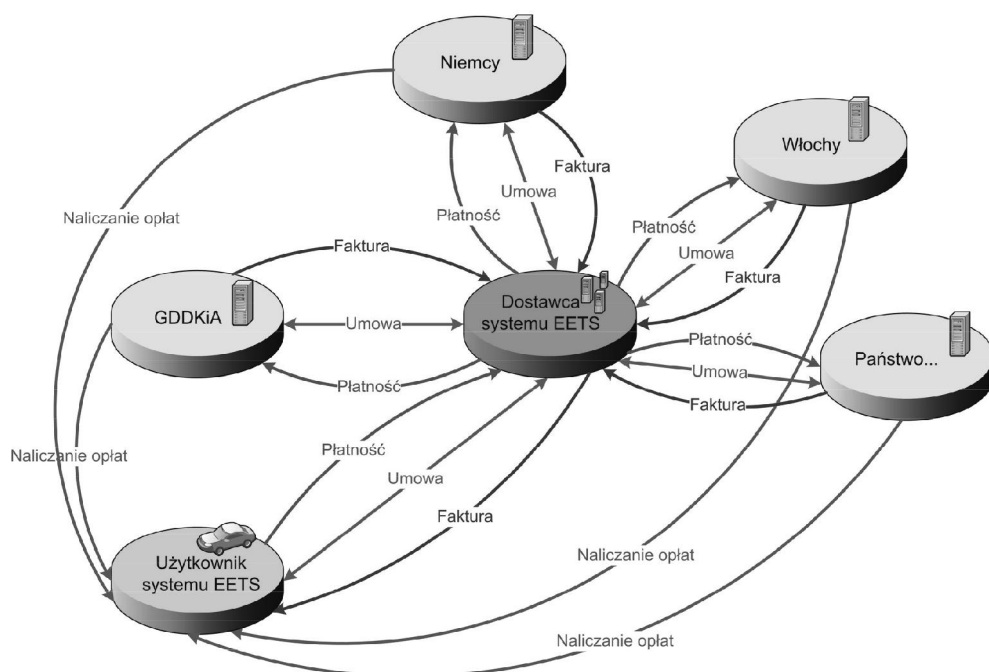
1. Obowiązek ustanowienia zabezpieczenia przez dostawcę EETS.
2. Częstotliwość przekazywania środków przez dostawców EETS na rachunek bankowy podmiotu pobierającego opłaty.
3. Postanowienia umowne jakie powinna zawierać umowa między dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty.
4. Potwierdzenie, że opłata będzie wpłacana przez dostawcę EETS podmiotowi pobierającemu opłaty bez jakichkolwiek potrąceń.

Kluczowe założenia systemu EETS

Kluczowe założenia systemu EETS zostały określone w decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. w sprawie ogólnoeuropejskiej usługi opłaty drogowej za pomocą urządzeń elektronicznych oraz jej elementów technicznych (Dz. U. UE L 268 z 13.10.2009, str. 11). Do tych założeń muszą odnieść się wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej, wdrażające na swoich drogach system elektronicznej opłaty drogowej. Kluczowe założenia systemu to:

1. Jedno urządzenie elektroniczne, które będzie stosowane w przypadku naliczania opłat za przejazd drogami w obszarze płatnej usługi drogowej na terenie całej Unii Europejskiej.

Rysunek 2
System EETS w Polsce — założenia



Źródło: opracowanie własne ITS (15.03.2016 r.).

2. Jedna umowa — dostawca systemu EETS zawiera umowę z użytkownikiem systemu. Po przez zawarcie tej umowy użytkownik rozlicza się za użytkowanie dróg w Unii Europejskiej jedną fakturą.
3. Jedno rozliczenie za użytkowanie systemu — użytkownik systemu otrzymuje elektroniczne rozliczenie za naliczone opłaty obejmujące okres, w którym poruszał się po drogach UE.

Interoperacyjne urządzenie służące do pobierania opłat

Urządzenie elektroniczne, które będzie służyło do informowania dostawcy systemu EETS o tym, że użytkownik funkcjonuje w ramach systemu, a co za tym idzie, zostanie mu naliczona opłata, musi być interoperacyjne w zakresie technologii elektronicznych przewidywanych w UE, bez względu w jakim kraju, czy obszarze znalazł się uczestnik systemu EETS.

Urządzenie, które będzie posiadał użytkownik systemu EETS jest kompatybilne z systemem obecnie używanym w Polsce przez GDDKiA, tj. systemem viaTOLL. System viaTOLL, który według umowy zawartej pomiędzy operatorem systemu poboru opłat a GDDKiA, w aktualnej formie, będzie obowiązywał do roku 2018, przy czym system viaTOLL jest już w pełni kompatybilny z systemem EETS. Zatem nie będzie wymagana zmiana samego urządzenia, co do którego zaistniała niepewność, czy w momencie pełnego wdrożenia decyzji Komisji 2009/750/WE z dnia 6 października 2009 r. wymagana będzie wymiana urządzenia elektronicznego lub dołożenie nowego urządzenia do już istniejącego. Interoperacyjność urządzenia viaTOLL jest niewątpliwym atutem, mogącym mieć wpływ na wybór operatora w kontekście wprowadzenia systemu EETS na polskich drogach. Dochodzimy tutaj do konkluzji, że aktualne zawarcie umowy z jedynym operatorem działającym na terenie Polski nie będzie dodatkowo obciążało przyszłego użytkownika systemu EETS nieprzewidywanymi kosztami lub ewentualną późniejszą wymianą samego urządzenia.

Opłaty za użytkowanie systemu

Zmiany w strukturze poboru opłat, które będą wdrażane wraz z wprowadzaniem na obszar Polski systemu EETS, będą dotyczyły tylko dróg aktualnie objętych systemem viaTOLL, jak również dróg przewidywanych w założeniach, jako te drogi, które mają zostać objęte systemem opłat drogowych.

W związku z tym, że system EETS nie będzie działał na pozostałych drogach, (innych niż drogi ekspresowe,

lub autostrady zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad), nie będą pobierane opłaty za użytkowanie pozostałych dróg.

Przepisy prawne, obowiązujące aktualnie w odniesieniu do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (DzU 2015, poz. 460), określają w par. 13hb ust 1, że organem upoważnionym do poboru opłat drogowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jak również w przypadkach wymienionych w ww. ustawie opłatę mogą pobierać podmioty wymienione w tej ustawie, tj. drogowe spółki specjalnego przeznaczenia. W art. 13hb ust 2 ww. ustawy informuje się, że opłata elektroniczna stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego. W odniesieniu do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty drogowej przez użytkownika systemu, to art. 13l ust. 1 informuje, że do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ww. ustawy, jeżeli jest ono wymagane do nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ww. ustawy, uprawniony jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. W projekcie nowelizacji ustawy o drogach publicznych nie zakłada się zmiany wysokości stawek drogowej opłaty elektronicznej, określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę drogową elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej znajdującej się w Obwieszczeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 września 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (DzU 2013, poz. 1263, z późn. zm.).

Opłata za przejazd drogami będącymi w systemie poboru opłat będzie objęta kwotami przewidzianymi w obowiązujących przepisach i stawkach w tych przepisach przewidzianych. Opłata ta będzie przekazywana przez GDDKiA, bez jakichkolwiek potrąceń, na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego. W przypadku kwot opłat pobieranych przez firmy posiadające koncesje na użytkowanie autostrad, wysokość tych opłat, jak również kategorii obciążanych opłatą pojazdów, zostały określone w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z dnia 27 października 1994 r. (DzU 2015, poz. 641, 901.), jak i w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (DzU 2004, nr 102, poz. 1075). Pobór opłat na autostradach odbywa się na tzw. „bramkach”. Żadna ze spółek, które zawarły z GDDKiA umowę na eksploatację autostrad nie wprowadziła elektronicznej opłaty drogowej. Nowelizacja ustawy nie przewiduje wprowadzenia obowiązku wprowadzenia przez ww. spółki obowiązku elektronicznej opłaty drogowej. Spółki autostradowe mogą, ale nie

muszą, wprowadzać takie opłaty. W przypadku, jeżeli jednak podejmą taką decyzję, to będą zobligowane do współpracy z dostawcami systemu EETS na takich samych warunkach, jak inne podmioty pobierające elektroniczną opłatę drogową.

Podsumowanie

Reasumując, EETS ma umożliwić użytkownikom systemu korzystanie z dróg na terenie krajów Unii Europejskiej, w ramach jednej umowy cywilnoprawnej z jednym dostawcą elektronicznej usługi poboru opłat drogowych, za pomocą jednego interoperacyjnego urządzenia zamontowanego w pojeździe, przygotowanego do poboru opłaty za użytkowanie drogi. Nowe regulacje w ramach EETS przerzucą obowiązek karania za brak wpłaty, z użytkownika systemu,

na operatora usług EETS. Wprowadzenie systemu EETS będzie prowadziło do usprawnienia ruchu drogowego na autostradach i drogach szybkiego ruchu — okresowo zlikwiduje korki spowodowane utrudnieniami na tzw. „bramkach”. EETS jako system powinien też znacząco wpłynąć na czas przewozu towarów, poprzez zlikwidowanie barier spowodowanych obowiązkiem posiadania w pojeździe wielu urządzeń różnych systemów opłat, w trakcie poruszania się po drogach UE, jak i ewentualnego obowiązku zapłaty za użytkowanie drogi przez przewoźnika w trakcie wykonywania przewozu. Krótszy czas transportu będzie finalnie procentował mniejszą ceną za przewożony towar. Niebagatelne znaczenie będzie miał również wpływ użytkowania systemu EETS na środowisko, ponieważ wprowadzenie systemu EETS w samochodach ciężarowych powinno zmniejszyć ilość dwutlenku węgla, emitowanego do atmosfery.

Bibliografia

- Decyzja 2009/750/WE Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych. — <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/PL/TXT/?uri=CELEX:32009D0750> (02.03.2016 r.).
- Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. — <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/PL/ALL/?uri=CELEX:32004L0052> (02.03.2016 r.).
- EETS (Europejska Usługa Poboru Opłaty Elektronicznej) — <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2884/EETS> (04.03.2016 r.).
- Elektroniczny system poboru opłat za przejazd po drogach w Unii Europejskiej — 05.01.2016 r — <http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1796839.htm> (04.03.2016 r.).
- Ogórek, S. (2016). *EETS zlikwiduje bramki, ale wprowadzi odpłatność za ekspresówki?* <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/eets-zlikwiduje-bramki-ale-wprowadzi>, 189,0,1991613. html (03.03.2016 r.).
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (DzU nr 102, poz. 1075) — <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20041021075> (04.03.2016 r.).
- Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym — druk nr 190 — 14.01.2016 r. — <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=190> (04.03.2016 r.).
- Ułatwienia w płatnościach za przejazd po europejskich drogach — Europejska opłata elektroniczna EETS — 08.01.2016 r. <http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1796842.htm> (02.03.2016 r.).
- Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (DzU 1994, nr 127, poz. 627) — <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19941270627> (04.03.2016 r.).
- Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (DzU nr 172, poz. 1440) — <http://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.2005.172.0001440,ustawa-o-zmianie-ustawy-o-drogach-publicznych-oraz-niektorych-innych-ustaw.html> (02.03.2016 r.).
- Wojdyło, K. (2016). *Nowe oblicze opłat drogowych*. Luty 2015, (1–2). Wardyński i ska. (03.03.2016 r.).

Regionalne aspekty gospodarki

PWE poleca

W książce autorzy skupiają się na problemach dotyczących nierówności w rozwoju regionów. Omawiają m.in.: działania Unii Europejskiej wobec wyzwań współczesnego świata, rolę innowacji w rozwoju firm i regionów, współpracę podmiotów w modelu *triple-helix*, planowanie i wdrażanie strategii rozwoju jednostki samorządu terytorialnego, wybrane zagadnienia z dziedziny finansów, w tym wyrównywania dysproporcji finansowych między jednostkami samorządu terytorialnego.

Księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl

Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne