



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja

Druk nr 2018

SPRAWOZDANIE

**KOMISJI NADZWYCZAJNEJ DO ROZPATRZENIA PROJEKTÓW USTAW
ZWIĄZANYCH Z PROGRAMEM RZĄDOWYM
„PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ-ROZWÓJ-PRACA”**

**o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy
o autostradach płatnych oraz o zmianie
niektórych ustaw (druk nr 1807).**

Sejm na 55. posiedzeniu w dniu 29 sierpnia 2003 r. - zgodnie z art. 39 ust. 2 Regulaminu Sejmu - skierował powyższy projekt ustawy do Komisji Nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektów ustaw związanych z programem rządowym „Przedsiębiorczość-Rozwój-Praca” w celu rozpatrzenia.

Komisja Nadzwyczajna po rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniach w dniach 11 i 24 września 2003 r.

wnosi:

Wysoki Sejm uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 24 września 2003 r.

Przewodniczący Komisji
i Sprawozdawca

/-/ Zbigniew Kaniewski

Projekt

USTAWA
z dnia 2003 r.

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (Dz.U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie „ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”;
- 2) w art. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Ustawa określa także zasady finansowania dróg krajowych, w tym autostrad, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zwanego dalej „Funduszem”, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu.”;
- 3) uchyla się art. 3;
- 4) w art. 18 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) projektu rozporządzenia w sprawie ustalania opłat za przejazdy autostradami.”;
- 5) w art. 32 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Odszkodowanie za wywłaszczone nieruchomości jest wypłacane ze środków budżetu państwa, których dysponentem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.”;
- 6) w art. 33 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie wypłacane ze środków budżetu państwa, których dysponentem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.”;
- 7) dodaje się rozdziały 5a i 5b w brzmieniu:

„Rozdział 5a

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 14 grudnia 1994 r. o Bankowym Funduszu Gwarancyjnym, ustawę z dnia 24 lipca 1999 r. o Służbie Celnej oraz ustawę z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego.

Opłaty za przejazd

- Art. 37a. 1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera spółka, która posiada koncesję udzieloną na zasadach określonych w ustawie, zwana dalej „koncesjonariuszem”.
 3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może pobierać opłaty za przejazd autostradą w okresie nie objętym koncesją, pod warunkiem przystosowania autostrady do poboru tych opłat.
- Art. 37b. 1. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez koncesjonariusza stanowią jego przychód, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W przypadku, w którym opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód koncesjonariusza, umowa koncesyjna określi warunki i zakres podziału zysku pomiędzy koncesjonariuszem a Funduszem.
- Art. 37c. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stanowią przychód Funduszu.
- Art. 37d. 1. Wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 2, ustala umowa koncesyjna, z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2.
2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości opłat za przejazd autostradą oraz ich pobierania,
 - 2) kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą,
 - 3) sposób ogłaszania wysokości tych opłat- uwzględniając w szczególności poziom ruchu, ilość przejechanych kilometrów, nacisk na oś lub ciężar pojazdu, kategorię pojazdu oraz dostępność informacji o wysokości opłat za przejazd autostradą.
- Art. 37e. 1. Wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3, nie może przekraczać stawek maksymalnych za przejazd 1 km autostrady dla kategorii pojazdów, określonych w załączniku do ustawy.
2. Stawki maksymalne, o których mowa w ust. 1, od roku 2005 ulegają zmianie w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen detalicznych towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.
 3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 30 dni po upływie każdego kwartału.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki maksymalne, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem zasady wynikającej z ust. 2, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

Art. 37f. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3, w granicach stawek maksymalnych, o których mowa w art. 37e.

Art. 37g. Od opłat za przejazd, o których mowa w art. 37a, są zwolnione pojazdy uprzywilejowane, uczestniczące w akcji w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515).

Rozdział 5b.

Opłata paliwowa

Art. 37h. Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem, podlega opłacie, zwanej dalej „opłatą paliwową”.

Art. 37i. Opłata paliwowa stanowi przychód Funduszu.

Art. 37j. 1. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od paliw silnikowych ciąży na:

- 1) producencie paliw silnikowych,
- 2) importerze paliw silnikowych.

2. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od gazu, o którym mowa w art. 37h, ciąży na podmiocie dokonującym sprzedaży detalicznej tego gazu.

Art. 37k. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej powstaje z dniem sprzedaży lub przemieszczenia poza teren zakładu, w którym paliwa zostały wyprodukowane, a w przypadku importu - z dniem powstania długu celnego.

Art. 37l. Podstawą obliczenia wysokości opłaty paliwowej jest ilość paliw silnikowych lub gazu, o którym mowa w art. 37h, od jakich producent paliw silnikowych, importer paliw silnikowych lub podmiot dokonujący sprzedaży detalicznej tego gazu są obowiązani zapłacić podatek akcyzowy.

Art. 37m. 1. Stawka opłaty paliwowej wynosi 105 zł za tonę paliwa silnikowego lub gazu, o którym mowa w art. 37h.”.

2. Stawka opłaty paliwowej, o której mowa w ust. 1, od roku 2005 ulega zmianie w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen detalicznych towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawka ulega zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się zgodnie z art. 37e ust. 3.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawkę opłaty paliwowej obliczoną z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, zaokrąglając ją w górę do pełnych groszy.

Art. 37n. 1. Organami właściwymi w sprawie opłaty paliwowej są naczelnicy urzędów celnych oraz dyrektorzy izb celnych.

2. Organami właściwymi miejscowo w sprawach opłaty paliwowej są odpowiednio:

- 1) naczelnik urzędu celnego właściwy miejscowo w sprawach podatku akcyzowego oraz dyrektor izby celnej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadkach, o których mowa w art. 37j ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2,
- 2) naczelnik urzędu celnego właściwy ze względu na miejsce powstania długu celnego oraz dyrektor izby celnej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadku, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 2.

Art. 37o. 1. Podmioty, o których mowa w art. 37j, są obowiązane składać informację o opłacie paliwowej odpowiednio naczelnikowi urzędu celnego, o którym mowa w art. 37n ust. 2 pkt 1 albo pkt 2 oraz obliczać i wpłacać opłatę paliwową w terminie:

- 1) do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty - w przypadkach, o których mowa w art. 37j ust. 1 pkt 1 i ust. 2,
 - 2) określonym dla należności celnych - w przypadku, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 2
- na wyodrębniony rachunek bankowy izby celnej, którą kieruje dyrektor właściwy dla naczelnika tego urzędu celnego.
2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej dyrektor izby celnej, o którym mowa w ust. 1, dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków Funduszu.
 3. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapłata powinna nastąpić.
 4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji w sprawie opłaty paliwowej, o której mowa w ust. 1, mając na uwadze zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 37j, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Art. 37p. Dyrektor izby celnej, o którym mowa w art. 37o ust. 1, przekazuje kwoty pobranej opłaty paliwowej na rachunek Funduszu, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania.

Art. 37q. 1. Do ponoszenia i postępowania w sprawie opłaty paliwowej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 1997 r. Nr 137, poz. 926, Nr 160,

poz. 1083, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 11, poz. 95, Nr 92, poz. 1062, z 2000 r. Nr 94, poz. 1037, Nr 116, poz. 1216, Nr 120, poz. 1268, Nr 122, poz. 1315, z 2001 r. Nr 16, poz. 166, Nr 39, poz. 459, Nr 42, poz. 475, Nr 110, poz. 1189, Nr 125, poz. 1368, Nr 130, poz. 1452, z 2002 r. Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1387), z zastrzeżeniem art. 37o ust. 3.

2. Dyrektor izby celnej jest organem egzekucyjnym uprawnionym do stosowania wszystkich środków egzekucyjnych, z wyjątkiem egzekucji z nieruchomości, w egzekucji administracyjnej opłaty paliwowej wraz z odsetkami.

8) rozdział 6 otrzymuje brzmienie:

„Krajowy Fundusz Drogowy

Art. 38. 1. Budowę autostrad, z zastrzeżeniem ust. 2, finansuje się:

- 1) ze środków własnych koncesjonariuszy oraz uzyskanych przez nich kredytów bankowych i pożyczek,
 - 2) ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalanych co-rocennie w ustawie budżetowej,
 - 3) ze środków Funduszu,
 - 4) z innych źródeł.
2. W przypadku gdy przewiduje się udzielenie koncesji wyłącznie na eksploatację autostrady lub jej odcinka, budowę tej autostrady lub jej odcinka finansuje się na zasadach dotyczących finansowania i budowy dróg publicznych określonych w odrębnych przepisach oraz ze środków Funduszu,
 3. Koncesjonariuszowi mogą być udzielone przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. Nr 79, poz. 484 i Nr 80, poz. 511, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, Nr 60, poz. 693 i Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 16, poz. 167 i Nr 81, poz. 876, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 121, poz. 1032 i Nr 216, poz. 1824 oraz z 2003 r. Nr 83, poz. 758).

Art. 39. W Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Fundusz.

Art. 39a. Fundusz:

- 1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie, budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych,
- 2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1,
- 3) może finansować wykup nieruchomości pod drogę.

Art. 39b. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) opłaty paliwowej,

- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach,
- 3) przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu,
- 4) przychodów z akcji i udziałów, o których mowa w pkt 3,
- 5) środków pochodzących z opłat za przejazdy, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 6) płatności dokonywanych przez koncesjonariuszy, zgodnie z warunkami umów koncesyjnych, w tym przewidzianych na rzecz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 7) wpływów uzyskanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg,
- 8) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi,
- 9) wpływów z opłat za specyfikacje warunków kwalifikacji wstępnej, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 2, opłat za informacje o warunkach przetargu, o których mowa w art. 48 ust. 2, oraz wpływów z opłat za udzielenie koncesji, o których mowa w art. 55,
- 10) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 11) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 12) darowizn i zapisów,
- 13) wpływów z innych środków publicznych,
- 14) wpływów z innych tytułów.

Art. 39c. 1. W celu zasilenia Funduszu, minister właściwy do spraw Skarbu Państwa może, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać nieodpłatnie temu ministrowi akcje i udziały w spółkach, stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zakresu dofinansowania ze środków Funduszu przewidzianego w programie, o którym mowa w art. 39g, oraz wartości tych akcji i udziałów.

2. Akcje i udziały Skarbu Państwa, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw Skarbu Państwa zbywa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.
3. Do przekazania akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz.U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 i Nr 240, poz. 2055 oraz z 2003 r. Nr 60, poz. 535

i Nr 90, poz. 844) oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz.U. Nr 106, poz. 493, z późn. zm.²⁾).

- Art. 39d. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g.
2. Na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g, za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne.
 3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 2, są zwolnione z opłat prowizyjnych.
 4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu lub środków pochodzących z emisji obligacji na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g, na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.
 5. Jeżeli odzyskanie wierzytelności Skarbu Państwa, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

- Art. 39e. 1. Okresowo wolne środki Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, Bank Gospodarstwa Krajowego może lokować w innych bankach.
2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 25% okresowo wolnych środków Funduszu.
 3. Wysokość środków Funduszu przeznaczonych na lokaty, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego uzgadnia z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 39f. 1. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na:

- 1) dofinansowanie nabywania nieruchomości pod drogi krajowe, przygotowania, budowy, modernizacji, utrzymania i

²⁾ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1996 r. Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 115, poz. 741, Nr 141, poz. 943 i Nr 106, poz. 673, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253.

ochrony inwestycji drogowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,

- 2) płatności na rzecz koncesjonariuszy z tytułu realizacji przez nich obowiązków wynikających z umowy koncesyjnej i koncesji, obejmujące w szczególności:
 - a) zwrot kosztów ponoszonych z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejeźdźności,
 - b) zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez koncesjonariusza wymogów określonych w koncesji lub w umowie koncesyjnej,
 - c) dopłaty udzielane koncesjonariuszom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady.

2. Ze środków Funduszu dokonuje się spłaty kredytów i pożyczek oraz wykupu obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 39d ust. 2.

3. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego Bankowi Gospodarstwa Krajowego oraz dokonuje zwrotu nadpłaty, o której mowa w art. 37o ust. 2.

Art. 39g. 1. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, ustala, w drodze rozporządzenia, Program rzeczowo-finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Funduszu, zwany dalej „Programem”, na okres od roku do lat sześciu, z uwzględnieniem zasad określonych w ust. 2-5.

2. Program określa:

- 1) wykaz poszczególnych drogowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości źródeł finansowania tych projektów, w tym ze środków Funduszu,
- 2) przewidywaną wysokość pożyczek lub kredytów wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w pkt 1,
- 3) wykaz drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez koncesjonariuszy lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 4) łączną kwotę przewidywanych wypłat z tytułu zdarzeń, określonych w umowach koncesyjnych, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje Skarb Państwa.

3. Projekt Programu opracowuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie założeń zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.
4. Projekt Programu - w zakresie wysokości finansowania drogowych projektów inwestycyjnych ze środków Funduszu opracowywany jest w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.
5. Projekt Programu wymaga uzgodnienia z ministrami właściwymi do spraw budżetu i finansów publicznych oraz akceptacji ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 39h. Program jest realizowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i Bank Gospodarstwa Krajowego pod nadzorem ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Art. 39i. Warunki finansowania ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami Programu w odniesieniu do:

- 1) projektów przewidzianych do realizacji w systemie koncesyjnym - są określone w umowie koncesyjnej,
- 2) projektów przewidzianych do realizacji przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - są określone w umowach zawieranych z wykonawcami robót.

Art. 39j. 1. Wypłaty ze środków Funduszu wynikające z umowy koncesyjnej mogą być gwarantowane i poręczane przez Skarb Państwa.

2. Do gwarancji i poręczeń, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyjątkiem art. 2a, art. 2b, art. 31, 44, 44a, 44b, 46 i 47.

3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 1:

- 1) są udzielane przez Radę Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych uzgodniony z ministrem właściwym do spraw transportu,
- 2) nie mogą przekraczać zakresu ustalonego w Programie,
- 3) są ograniczone w czasie terminem ustalonym w Programie.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umów poręczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 1, oraz dochodzi spłaty tych kwot ze środków Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Jeżeli odzyskanie wierzytelności Skarbu Państwa, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

Art. 39k. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dokonuje wypłat ze środków Funduszu odpowiednio na rzecz koncesjonariuszy lub wykonawców robót, w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39i.

Art. 39l. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu, o których mowa w art. 39k, sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, o których mowa w art. 39e ust. 1, sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37o ust. 2, oraz sposób i tryb przekazywania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przychodów z opłat za przejazdy autostradami.

Art. 39m. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego.

Art. 39n. Bank Gospodarstwa Krajowego:

- 1) wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu opracowany zgodnie z Programem, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu,
- 2) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku,
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informacje o realizacji planu finansowego Funduszu.

Art. 39o. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku Gospodarstwa Krajowego ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.”;

9) w art. 42:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zaprasza do udziału w kwalifikacji wstępnej przez umieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu krajowym oraz Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad określa wysokość i tryb uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 2 pkt 2.”;

10) uchyla się art. 42a;

11) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„Art. 43. 1. W postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć, z zastrzeżeniem ust. 2, spółki akcyjne lub spółki z ograniczoną odpowie-

działalnością z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub w państwach członkowskich Unii Europejskiej, których przedmiotem działalności jest, zgodnie ze statutem lub umową spółki, wyłącznie budowa lub eksploatacja dróg, o kapitale zakładowym nie mniejszym niż równowartość:

- 1) 5 mln euro w przypadku postępowania przetargowego na budowę i eksploatację autostrady,
- 2) 2 mln euro w przypadku postępowania przetargowego wyłącznie na eksploatację autostrady.

2. Wyrażone w euro wartości, o których mowa w ust. 1, przelicza się na złote według średniego kursu euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski na dzień ukazania się ogłoszenia, o którym mowa w art. 42 ust. 1, w prasie o zasięgu ogólnokrajowym.

3. Na etapie kwalifikacji wstępnej dokumentację mogą składać uczestnicy, którzy nie spełniają warunków określonych w ust. 1. Uczestnicy, którzy złożyli dokumentację do kwalifikacji wstępnej, mogą brać udział w dalszych etapach postępowania przetargowego pod warunkiem, że przed złożeniem ofert spełnią wymogi, o których mowa w ust. 1.”;

12) po art. 47 dodaje się art. 47a w brzmieniu:

„47a. Jeżeli komisja przetargowa dokonała wyboru mniej niż dwóch oferentów, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad uznaje kwalifikację wstępną za bezskuteczną oraz zawiadamia o tym ministra właściwego do spraw transportu oraz uczestników kwalifikacji wstępnej.”;

13) w art. 49:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) stopień zdolności oferenta do finansowania budowy bez gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 38 ust. 3.”,

b) uchyla się pkt 5;

14) w art. 50b ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest obowiązany do opracowania projektu wytycznych prowadzenia negocjacji, z uwzględnieniem w szczególności wymagań dotyczących stopnia zdolności oferenta do finansowania budowy i eksploatacji autostrady przy ograniczonym korzystaniu ze środków publicznych oraz terminu realizacji procesu inwestycyjnego.

4. Projekt wytycznych, o których mowa w ust. 3, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu.”;

15) w art. 54 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Minister właściwy do spraw transportu odmówi udzielenia koncesji jeżeli stwierdzi, że postępowanie przetargowe nie spełnia warunków wynikających z ustawy lub kryteriów ocen ustalonych dla poszczególnych etapów postępowania przetargowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu może odmówić udzielenia koncesji w przypadku zagrożenia ważnego interesu gospodarki narodowej, obronności lub bezpieczeństwa państwa albo zagrożenia bezpieczeństwa ludzi.”;

16) w art. 55 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Organem właściwym do udzielenia, odmowy udzielenia i cofnięcia koncesji jest minister właściwy do spraw transportu.

2. Udzielenie, odmowa udzielenia i cofnięcie koncesji następuje w drodze decyzji administracyjnej.”;

17) w art. 56 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) wysokość i formy dofinansowania budowy autostrady ze środków Funduszu,”;

18) w art. 60 w ust. 1 uchyla się pkt 3;

19) po art. 60 dodaje się art. 60a w brzmieniu:

„Art. 60a. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek koncesjonariusza, któremu udzielono koncesji i z którym została zawarta umowa koncesyjna, dokonać przeniesienia całości lub części praw i obowiązków wynikających z koncesji i umowy koncesyjnej na inną spółkę z zachowaniem poniższych warunków:

1) kapitał zakładowy spółki jest objęty w 100% przez koncesjonariusza lub struktura akcjonariuszy lub udziałowców w spółce jest taka sama jak w spółce koncesjonariusza,

2) spółka spełnia warunki, o których mowa w art. 43 ust. 1,

3) spółka wstępuje w prawa i obowiązki dotychczasowego koncesjonariusza wynikające z koncesji i umowy koncesyjnej.”;

20) w art. 62 w ust. 1 w pkt 7 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) ustalenia, w uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej, limitu zwolnień pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz sił zbrojnych państw sojusznicznych od opłat za przejazdy autostradami,”;

21) w art. 29 w ust. 1, w art. 33 w ust. 1, w art. 34 w ust. 1 i 2, dwukrotnie w art. 36 w ust. 2, w art. 41, w art. 44 w ust. 1 i 2, w art. 46 w ust. 2, w art. 48 w ust. 2, w art. 50b w ust. 1, w art. 57 w pkt 6, w art. 60 w ust. 1, w art. 62 w ust. 1 w pkt 4 i pkt 10 użyte w różnych przypadkach wyrazy „Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad” zastępuje się użytymi w odpowiednich przypadkach wyrazami „Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad”;

22) dodaje się załącznik do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2.

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984 i Nr 216, poz. 1826 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13:

a) w ust. 2 pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) przejazdy po autostradach i drogach ekspresowych określonych zgodnie z przepisami o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym,”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Zasady ustalania i pobierania opłat za przejazdy, o których mowa w ust. 2 pkt 1a, regulują przepisy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.”;

2) art. 13a otrzymuje brzmienie:

„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 Krajowym Funduszu Drogowym.”;

3) w art. 18 w ust. 2 w pkt 7 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.”.

Art. 3.

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228, Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684, Nr 230, poz. 1922, 2003 r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874 i Nr 137, poz. 1302) w art. 17 w ust. 1 pkt 4k otrzymuje brzmienie:

„4k) dochody Banku Gospodarstwa Krajowego prowadzącego Krajowy Fundusz Mieszkaniowy, Fundusz Termomodernizacji i Krajowy Fundusz Drogowy oraz banku prowadzącego kasę mieszkaniową, stanowiące równowartość dochodu uzyskanego przez te Fundusze lub kasę mieszkaniową z tytułów określonych w odrębnych przepisach - w części przeznaczonej wyłącznie na realizację wymienionych w tych przepisach celów, odpowiednio Funduszy lub kasy mieszkaniowej,”.

Art. 4.

W ustawie z dnia 14 grudnia 1994 r. o Bankowym Funduszu Gwarancyjnym (Dz.U. z 2000 r. Nr 9, poz. 131, Nr 86, poz. 958, Nr 119, poz. 1252 i Nr 122, poz. 1316, z 2001 r. Nr 154, poz. 1802 oraz z 2003 r. Nr 60, poz. 535) w art. 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Nie nalicza się obowiązkowej opłaty rocznej od aktywów Krajowego Funduszu Mieszkaniowego, Krajowego Funduszu Poręczeń Kredytowych, Fundu-

szu Termomodernizacji oraz Krajowego Funduszu Drogowego, utworzonych w Banku Gospodarstwa Krajowego, oraz od środków zgromadzonych na rachunku rezerw poręczeniowych i gwarancyjnych Skarbu Państwa w tym banku.”.

Art. 5.

W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz.U. Nr 123, poz. 780, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 150, poz. 983, z 2000 r. Nr 12, poz. 136 oraz z 2002 r. Nr 216, poz. 1826 i Nr 240, poz. 2057) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisy ustawy nie mają zastosowania do autostrad płatnych budowanych i eksploatowanych na zasadach określonych przepisami o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, z zastrzeżeniem art. 4a.”;

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Źródłem finansowania dróg publicznych są również środki finansowe określone przepisami o drogach publicznych, przepisami o transporcie drogowym i przepisami o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.”.

Art. 6.

W ustawie z dnia 24 lipca 1999 r. o Służbie Celnej (Dz.U. Nr 72, poz. 802, Nr 110, poz. 1255, z 2002 r. Nr 41, poz. 365, Nr 89, poz. 804, Nr 153, poz. 1271 oraz z 2003 r. Nr 120, poz. 1122 i Nr 137, poz. 1302) w art. 1 w ust. 2 po pkt 3b dodaje się pkt 3c w brzmieniu:

„3c) pobór opłaty paliwowej,”.

Art. 7.

W ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego (Dz.U. Nr 65, poz. 594) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 w ust. 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) przedstawiciel ministra właściwego do spraw transportu.”;

2) w art. 10 ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Prezesa Zarządu powołuje Rada Nadzorcza na wniosek ministra właściwego do spraw instytucji finansowych.

5. Wiceprezesa - pierwszego zastępcę prezesa powołuje Rada Nadzorcza, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, a wiceprezesów i pozostałych członków Zarządu powołuje Rada Nadzorcza, na wniosek prezesa Zarządu.”.

Art. 8.

W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. Nr 80, poz. 721) w art. 22 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Koszty nabycia nieruchomości pod drogi, w tym odszkodowania, finansowane są na podstawie przepisów o finansowaniu dróg publicznych, przepisów o drogach publicznych oraz przepisów o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Autostradowym.”.

Art. 9.

1. Koncesje udzielone przed dniem wejścia w życie ustawy oraz zawarte umowy koncesyjne pozostają w mocy.
2. Do postępowania przetargowego, o którym mowa w ustawie zmienianej w art. 1, wszczętego przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się odpowiednio przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10.

Do dnia wejścia w życie przepisów, o których mowa w art. 39g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, inwestycje drogowe są realizowane zgodnie z dotychczasowymi zasadami.

Art. 11.

Ilekoć w obowiązujących przepisach jest mowa o „ustawie o autostradach płatnych” lub o „Krajowym Funduszu Autostradowym” rozumie się przez to odpowiednio „ustawę o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym” oraz „Krajowy Fundusz Drogowy”.

Art. 12.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

Załącznik do ustawy z dnia

Maksymalne stawki opłat za przejazd 1 km autostrady

<i>Kategorie</i>	<i>Opis kategorii</i>	<i>Stawka za 1 km w zł</i>
Kategoria 0	Motocykle	0,10
Kategoria 1	Pojazdy samochodowe o dwóch osiach.	0,22
Kategoria 2	Pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze, pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami.	0,33
Kategoria 3	Pojazdy samochodowe o trzech osiach, pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze z przyczepami.	0,47
Kategoria 4	Pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach, pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami, pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach z przyczepami.	0,75
Kategoria 5	Pojazdy nie mieszczące się w kategoriach od 1 do 4 oraz pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.	2,20 (10 x stawka dla Kat. 1)



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 3.448/03/DPE/

Warszawa, 26/09/2003r.

Pan
Zbigniew Kaniewski
Przewodniczący Komisji Nadzwyczajnej
do rozpatrzenia projektów ustaw
związanych z programem rządowym
„Przedsiębiorczość-Rozwój-Praca”
Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia o zgodności sprawozdania Komisji Nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektów ustaw związanych z programem rządowym „Przedsiębiorczość – Rozwój - Praca” o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw (druki nr 1807 i 2018), z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) w związku z art. 42 ust. 4 i art. 73 ust. 3 Regulaminu Sejmu, przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym sprawozdaniem Komisji Nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektów ustaw związanych z programem rządowym „Przedsiębiorczość – Rozwój - Praca” o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw (druki nr 1807 i 2018) (pismo nr INF-0150-63-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy ma na celu zapewnienie dodatkowych środków finansowych na główną sieć drogową, tj. na inwestycje w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
- II. Problematykę transportu regulują w prawie wspólnotowym przepisy Tytułu V Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczące wspólnej polityki transportowej (art. 71 uprawnia Radę Unii Europejskiej do wydawania aktów prawnych).

III. Problematyka opłat drogowych jest obecnie uregulowana w prawie Unii Europejskiej dyrektywą Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat od pojazdów ciężarowych za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury (Dz. Urz. WE nr L 187, 20.07.99).

Art. 7 ust. 1 dyrektywy upoważnia państwa członkowskie do utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na warunkach określonych w dyrektywie. Oznacza to, iż niedopuszczalne jest w świetle dyrektywy pobieranie opłat jednocześnie za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury za ten sam odcinek drogi (z wyjątkiem dopuszczalnych opłat dodatkowych za przejazd przez mosty, tunele i drogi w terenach górskich).

W świetle obowiązujących przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.), w szczególności art. 42 tejże ustawy, na obszarze Polski istnieje możliwość nakładania zarówno opłaty za korzystanie z infrastruktury (do maksymalnej wysokości 800 Euro) oraz opłaty za przejazd (autostrady płatne). Na istniejącą niezgodność z prawem wspólnotowym i potrzebę jej usunięcia do momentu przystąpienia Polski do UE zwrócili uwagę przedstawiciele Komisji Europejskiej w trakcie posiedzenia Podkomitetu Stowarzyszenia RP-UE ds. transportu i sieci TEN, jakie odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury w dniu 27 marca 2003r. a także w trakcie posiedzenia XI Komitetu Stowarzyszenia RP – UE jakie odbyło się w dniu 19 września 2003 r.

Projekt ustawy w art. 8 – w brzmieniu z przedłożenia rządowego – zawierał rozwiązania zmierzające do wprowadzenia jednolitego systemu opłat realizując w praktyce cel zawarty w prawie wspólnotowym. Zgodnie z jego brzmieniem, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej tracą moc przepisy ustawy o transporcie drogowym w zakresie obowiązku uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych. Projekt rządowy w pierwotnym brzmieniu gwarantował, wprowadzenie jednolitego systemu opłat zgodnie z Dyrektywą 99/62/WE od dnia akcesji Polski do Unii Europejskiej. Zgodnie z brzmieniem art. 1 ust. 7 projektu ustawy dodającego m.in. nowy Rozdział 5a, chodzi o opłatę za przejazd autostradami.

W trakcie prac nad projektem ustawy w podkomisji nadzwyczajnej art. 8 został usunięty z projektu co w konsekwencji powoduje utrzymanie systemu pobierania opłat kwestionowanego przez Komisję Europejską.

Analiza obowiązującego systemu pobierania opłat na który składają się przepisy projektowanej ustawy oraz ustawy o transporcie drogowym, w zestawieniu z przepisami Dyrektywy 1999/62/WE z 17 czerwca 1999 r. prowadzi do wniosku, że zakres stosowania opłat winietowych stwarza wątpliwości co do zgodności z przepisami art. 7 ust. 1 i 2 Dyrektywy 1999/62/WE. Wedle art. 42 ustawy o transporcie drogowym za drogi o najwyższej kategorii uznane zostały *de facto* wszystkie drogi wchodzące w skład sieci dróg krajowych. Tymczasem przepisy wspólnotowe pozwalają na nakładanie opłat za przejazd lub używanie infrastruktury na m.in. użytkowników autostrad lub innych wielopasmowych dróg o cechach charakterystycznych dla autostrad, a jeśli w państwie nie ma ogólnej sieci autostrad i dwupasmowych dróg o podobnych cechach, to opłaty za przejazd i opłaty za używanie infrastruktury mogą być nakładane na użytkowników dróg **najwyższej kategorii z technicznego punktu widzenia.**

W świetle punktu 1 preambuły do Dyrektywy 1999/62/WE, w jej rozumieniu opłaty winny być kształtowane w oparciu o rzeczywiste koszty istniejącej, konkretnej infrastruktury – infrastruktury najwyższej kategorii z technicznego widzenia. Znajduje to potwierdzenie w orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości, w którym podkreślono konieczność łączenia opłat z kosztami konkretnej sieci infrastruktury (*sygn. akt C-205/98*). Tymczasem utrwalone w projekcie rozwiązania – po usunięciu art. 8 z przedłożenia rządowego – zupełnie odrywają się od tych zasad.

Implementacja przepisów Dyrektywy 1999/62/WE w członkowskich krajach UE wskazuje na jednolite jej rozumienie. Najczęściej stosowany jest system opłat za przejazd. Opłaty za korzystanie z infrastruktury typu winietowego stosowane są w odniesieniu do dróg spełniających rzeczywiście wysokie wymagania jakościowe. Jednocześnie opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury stosowane są tylko w okolicznościach wskazanych w Dyrektywie 1999/62/WE tj. w razie występowania takich szczególnych elementów infrastruktury jak mosty, tunele, przełęcze górskie.

W związku z przedstawioną powyżej argumentacją oraz uwagami Komisji Europejskiej a także deklaracją Rządu należy przywrócić dotychczasowe brzmienie art. 8 projektowanej regulacji, aby zapewnić jej zgodność z prawem Unii Europejskiej.

- IV. Na mocy art. 1 ust. 6 projektowanej ustawy dodaje się nowy Rozdział 5b do zmienianej ustawy wprowadzający opłatę paliwową. Zgodnie z brzmieniem art. 37⁷ wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych, podlega opłacie paliwowej. Przepisy wprowadzające opłatę paliwową należy przeanalizować pod kątem ich zgodności z przepisami art. 28-30 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczącymi swobody przepływu towarów. Przepis art. 28 i 29 Traktatu wprowadza zakaz ograniczeń ilościowych w imporcie i w eksporcie oraz wszelkich środków o skutku równoważnym między państwami członkowskimi.
- Biorąc pod uwagę charakter opłaty paliwowej oraz zakres podmiotowy objęty jej zastosowaniem, w szczególności fakt, iż obowiązek jej zapłaty ciąży zarówno na producencie jak i importerze paliw silnikowych, należy stwierdzić, iż wprowadzana ona jest w sposób niedyskryminacyjny zarówno na podmioty krajowe jak i pochodzące z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dlatego też należy uznać przepisy wprowadzające opłatę paliwową za niesprzeczne z prawem wspólnotowym. Jednocześnie trzeba wskazać na propozycję dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji Wspólnotowej struktury opodatkowania produktów energetycznych oraz elektryczności (15354/02 ADD 1 REV 1), 'która wprowadza opodatkowanie wszystkich produktów energetycznych, w tym tych używanych jako paliwa samochodowe, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania wspólnego rynku oraz w celu osiągnięcia celów innych wspólnotowych polityk. Załączony do projektu dyrektywy Annex 1 do ANNEX I określa proponowane minimalne stawki opodatkowania paliw samochodowych za tonę. Należy zwrócić uwagę na przepisy tej propozycji dyrektywy tak, aby w momencie jej wejścia w życie można było przestrzegać minimalnego poziomu stawek w niej określonych.
- V. Za przepis dostosowawczy należy uznać art. 1 pkt 11 projektowanej ustawy, nadający nowe brzmienie art. 43 obowiązującej ustawy. Zgodnie z projektowanym brzmieniem ustępu 1 art. 43 w postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć (...) spółki akcyjne

lub spółki z o.o. z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub w krajach Unii Europejskiej. Obowiązująca ustawa w art. 43 ogranicza potencjalny krąg podmiotów mogących uczestniczyć w postępowaniu koncesyjnym do tych zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozszerzenie zakresu podmiotowego w opiniowanym projekcie ustawy należy uznać za zgodne z punktu widzenia zasad Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwłaszcza zasady swobody zakładania i prowadzenia przedsiębiorstw.

VI. W konkluzji stwierdzam, że sprawozdanie Komisji Nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektów ustaw związanych z programem rządowym „Przedsiębiorczość – Rozwój - Praca” o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw jest zgodne z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem uwagi poczynionej w punkcie III niniejszej opinii.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Minister Infrastruktury
Krzysztof Piętarz
Minister Infrastruktury
Krzysztof Piętarz

