



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-62-08

Druk nr 562
Warszawa, 26 maja 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wraz z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw^{1),2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381 oraz z 2008 r. Nr 54, poz. 326) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13:

a) w ust. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾), o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.”,

b) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Od opłat, o których mowa w ust. 1 i 2 pkt 1 i 2, są zwolnione:”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Od opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 3, są zwolnione:”

- 1) pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi;
- 2) pojazdy Państwowej Straży Pożarnej i innych jednostek ochrony przeciwpożarowej, pogotowia ratunkowego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji;
- 3) pojazdy zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Korzystający z drogi publicznej może być zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 i 2 pkt 1 i 2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej.”;

2) w art. 13g ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dokonujący przejazdu pojazdem nienormatywnym, mający miejsce stałego zamieszkania w kraju, uiszcza wymierzoną karę pieniężną w terminie do 21 dni od dnia jej wymierzenia oraz jest obowiązany do niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją wymierzył.”;

3) po art. 13h dodaje się art. 13ha-art. 13hd w brzmieniu:

„Art. 13ha. 1. Opłata, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, zwana dalej „opłatą elektroniczną”, jest pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach, określonych zgodnie z 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 1 kilometra drogi krajowej, niezależnie od kategorii, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2,50 zł oraz nie może przekroczyć stawki tej opłaty obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.
5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową metodologię 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, może:
 - 1) określić drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz

- 2) ustalić dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd 1 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 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, przy założeniu zachowania zasady przejrzystości i niedyskryminacji.

- Art. 13hb.
1. Opłatę elektroniczną pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z zastrzeżeniem ust. 3.
 2. Opłata elektroniczna stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu, za zgodą Rady Ministrów wyrażoną w drodze uchwały, może powierzyć przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację, w tym pobór opłaty elektronicznej, drogowej spółce specjalnego przeznaczenia, utworzonej w trybie ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, z zastrzeżeniem art. 13hd ust. 3.

Art.13hc. 1. Uiszczenie opłaty elektronicznej następuje w systemie elektronicznego poboru opłat, zgodnie z art. 13i, z zastrzeżeniem ust. 2.

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

Art. 13hd. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, o której mowa w art. 13hb ust. 3, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu i po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może w drodze umowy powierzyć budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych innemu podmiotowi, zwanemu dalej „operatorem”.

2. Wybór operatora następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655).

3. Umowa z operatorem na budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych może upoważnić operatora do poboru tych opłat.
4. Umowa, o której mowa w ust. 1, przewiduje coroczne prawo odkupu, za wynagrodzeniem ustalonym na podstawie tej umowy, na rzecz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, w przypadku gdy system ten został sfinansowany ze środków operatora.”;

4) w art. 13i:

- a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Wprowadzane po dniu 1 stycznia 2007 r. systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 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 (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.⁴⁾), powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:”

- b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3, jest obowiązany do:

- 1) włączenia urządzenia podczas przejazdu po drodze, na której pobiera się opłatę;

- 2) wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o rodzaju pojazdu;
 - 3) używania urządzenia zgodnie z przeznaczeniem.
- 4b. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3, w przypadku stwierdzenia niesprawności tego urządzenia, jest obowiązany do niezwłocznego zjechania z drogi objętej obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej.”;
- 5) po art. 13j dodaje się art. 13k i 13l w brzmieniu:

„Art. 13k. 1. Za przejazd po drodze krajowej pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną:

- 1) bez uiszczenia tej opłaty – wymierza się karę pieniężną w wysokości 3 000 zł;
- 2) bez uiszczenia tej opłaty w pełnej wysokości – wymierza się karę pieniężną w wysokości 1 500 zł.

2. Kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, który narusza obowiązek określony w art. 13i:

- 1) w ust. 4a:
 - a) pkt 1 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 3 000 zł,
 - b) pkt 2 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 1 500 zł,
 - c) pkt 3 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 1 500 zł;
- 2) w ust. 4b – wymierza się karę pieniężną w wysokości 3 000 zł.

3. Kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, nie wymierza się, gdy kierujący uiszczył w inny sposób opłatę elektroniczną.
4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 2, nakładają, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnieni do kontroli, o których mowa w art. 13l ust. 1.
5. Decyzji, o której mowa w ust. 4, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem ust. 6.
6. Zobowiązany do uiszczenia kary pieniężnej, który kieruje pojazdem samochodowym, mający miejsce stałego zamieszkania w kraju, uiszcza tę karę w terminie do 21 dni od dnia jej nałożenia oraz jest obowiązany do niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją nałożył.
7. Do uiszczania kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 2, przepisy art. 13g ust. 5-7 oraz 9-12 stosuje się odpowiednio.
8. W przypadku uwzględnienia odwołania, uiszczona kara pieniężna podlega zwrotowi z rachunku bankowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w art. 40a ust. 1, w terminie 14 dni od dnia uchylecia decyzji nakładającej karę.

Art. 13l. 1. Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli zainstalowanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3, jeżeli jest wymagane, oraz nałożenia i pobierania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k, są uprawnieni:

- 1) funkcjonariusze Policji;
 - 2) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
 - 3) naczelnicy urzędów celnych i dyrektorzy izb celnych;
 - 4) funkcjonariusze Straży Granicznej.
2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb, sposób i zakres kontroli, o której mowa w ust. 1, uwzględniając technologię wykorzystaną w systemie elektronicznego poboru opłat elektronicznych.”;
- 6) w art. 18 w ust. 2:
- a) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:
„8a) pobieranie opłaty elektronicznej zgodnie z art. 13hb ust. 1;”,
 - b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów, w zakresie określonym w ustawie;”;
- 7) w art. 40a:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i 2, z wyłączeniem opłaty elektronicznej, art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13g ust. 1, art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie

art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki z opłat i kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.”,

c) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Środki z opłat elektronicznych są przekazywane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na utrzymanie dróg krajowych objętych opłatami elektronicznymi, budowę dróg krajowych oraz wynagrodzenie dla operatora.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

1) tryb, sposób i termin wnoszenia opłat elektronicznych oraz ich rozliczania, w tym tryb dokonywania zwrotu nienależnie pobranych opłat elektronicznych,

2) tryb i termin przekazywania opłat elektronicznych oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego

– mając na uwadze sprawny pobór opłat elektronicznych od użytkowników, efektywną obsługę 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.”;

8) art. 40d otrzymuje brzmienie:

„Art. 40d. 1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7 oraz kar pieniężnych określonych w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12 pobiera się odsetki ustawowe.

2. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 2 i art. 40 ust. 3 wraz z odsetkami za zwłokę, opłaty określone w art. 13f ust. 1 oraz kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12 wraz z odsetkami za zwłokę podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kar pieniężnych określonych w art. 13g ust. 1, art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12 przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 37a otrzymuje brzmienie:

„Art. 37a. 1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

2. Opłaty za przejazd autostradą pobiera spółka, która zawarła umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zwana dalej „spółką”, na warunkach określonych w umowie.
3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może pobierać opłaty za przejazd autostradą w okresie nieobjętym umową, o której mowa w ust. 2, pod warunkiem przystosowania autostrady do poboru tych opłat.
4. Drogowa spółka specjalnego przeznaczenia może pobierać opłaty za przejazd autostradą 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 (Dz. U. Nr 23, poz. 136).
5. Opłatę za przejazd autostradą ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu.
6. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą:
 - 1) kategoria 1 – motocykle;

- 2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- 3) kategoria 3 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) kategoria 4 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 5) kategoria 5 – autobusy;
- 6) kategoria 6 – pojazdy niemieszczące się w kategoriach od 1 do 5 oraz pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.”;

2) w art. 37b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez spółkę stanowią jej przychód, z zastrzeżeniem ust. 2-4.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady może stanowić, że opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód Funduszu.”;

3) art. 37d i 37e otrzymują brzmienie:

„Art. 37d. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 2, warunki zmian tych stawek oraz sposób ich wprowadzenia ustala umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Stawki, o których mowa w ust. 1, nie mogą być wyższe niż stawki obliczone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 13ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381 oraz z 2008 r. Nr 54, poz. 326).
3. Spółka ogłasza w prasie o zasięgu lokalnym i ogólnokrajowym oraz w punktach poboru opłat informację o wysokości opłat za przejazd autostradą lub ich zmianie, w terminie co najmniej czternastu dni przed dniem rozpoczęcia pobierania tych opłat.

Art. 37e. 1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 3 i 4, za przejazd 1 kilometra autostradą, niezależnie od kategorii, o której mowa w art. 37a ust. 6, nie mogą być wyższe niż 2,50 zł oraz nie mogą przekroczyć stawek opłat za przejazd obliczonych zgodnie z przepisami, wydanymi na podstawie art. 13 ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3 i 4, z uwzględnieniem ust. 1, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej.
3. Minister właściwy do spraw transportu w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2, może:
 - 1) zróżnicować stawki opłat za przejazd autostradą ze względu na 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 autostrady w wysokości nie mniejszej niż 87 % stawki opłaty za przejazd autostradą, przy założeniu zachowania zasady przejrzystości i niedyskryminacji.”;

4) uchyla się art. 37f;

5) art. 37g otrzymuje brzmienie:

„Art. 37g. Od opłat za przejazd, o których mowa w art. 37a ust. 2-4, są zwolnione pojazdy uprzywilejowane wykonujące zadania w zakresie określonym w art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾).”;

6) w art. 39b w ust. 1:

a) pkt 5 i 5a otrzymują brzmienie:

„5) środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;

5a) środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, nie stanowi inaczej;”

b) po pkt 5a dodaje się pkt 5b i 5c w brzmieniu:

„5b) środków pochodzących z opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez spółkę, jeżeli umowa, o której mowa w art. 37b ust. 4, tak stanowi;

5c) środków pochodzących z opłat elektronicznych, o których mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”

c) pkt 11b otrzymuje brzmienie:

„11b) innych wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz wpływów z opłat określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381), z zastrzeżeniem ust. 3;”

7) w art. 39f dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty wynagrodzenia operatora, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

6. Ze środków Funduszu dokonuje się zwrotu niewykorzystanej części opłaty, o której mowa w art. 7 ustawy z dnia o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr, poz.).”;

8) w art. 39k dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek odpowiednio Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, dokonuje ze środków Funduszu wypłaty wynagrodzenia operatorowi, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

9) uchyla się załącznik do ustawy.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 42 i 42a;

2) w art. 43 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od przedsiębiorców zagranicznych mogą być pobierane opłaty na zasadach wzajemności.”;

3) w art. 44 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostki, o których mowa w art. 17 ust. 2, art. 26 pkt 2, art. 32 pkt 2 oraz art. 43 ust. 2, otrzymują prowizję od pobranych opłat, w wysokości nie mniejszej niż 7 % i nie większej niż 10 %, z zastrzeżeniem ust. 1b.”;

4) w art. 45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy może być zwolniony z opłat, o których mowa w art. 43, w przypadku wykonywania przez niego przewozów w ramach pomocy humanitarnej, medycznej lub w przypadku klęski żywiołowej.”;

5) uchyla się art. 45a;

6) w art. 46:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Wpływy uzyskane z opłat, o których mowa w art. 43, oraz wpływy z opłat z tytułu.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad sprawuje nadzór nad prawidłową realizacją wpływów z opłat, o których mowa w art. 43.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje kwoty pobranych opłat, o których mowa

w ust. 1, w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę i utrzymanie dróg krajowych oraz na potrzeby gromadzenia danych o drogach publicznych i sporządzania informacji o sieci dróg publicznych, jak również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i budowy autostrad.”;

7) w art. 50 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

8) w art. 55 w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) kontroli zainstalowanego w pojeździe urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

9) w art. 87 w ust. 1:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku oraz zaświadczenie albo oświadczenie, o których mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z 2005 r. Nr 180, poz. 1497 oraz z 2007 r. Nr 99, poz. 661 i Nr 192, poz. 1381), a ponadto:”;

b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) urządzenie, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jeżeli jest wymagane.”;

10) w załączniku do ustawy:

a) skreśla się pkt 4,

b) dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a.	WYKONYWANIE TRANSPORTU DROGOWEGO PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW ZAGRANICZNYCH Z NARUSZENIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH OPŁAT, O KTÓRYCH MOWA W ART. 43 UST. 1	
4a.1.	Wykonywanie transportu drogowego przez przewoźników zagranicznych bez uiszczenia opłaty	3.000
4a.2.	Wykonywanie transportu drogowego przez przewoźników zagranicznych bez posiadanego w pojeździe dowodu uiszczenia opłaty	500”

Art. 4. W ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 2:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, o którym mowa w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”

b) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) pobieranie opłat elektronicznych, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

2) w art. 6 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Warunki umowy, o której mowa w ust. 1, wymagają uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”;

3) w art. 7:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1, odpowiednio do zakresu przedsięwzięcia drogowego, określa w szczególności:”;

b) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) tryb i warunki poboru opłat elektronicznych, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

4) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. W celu realizacji przedsięwzięcia drogowego lub jego części spółka może zawrzeć z wykonawcą umowę na eksploatację drogi, z zastrzeżeniem art. 9a.

2. Do wyboru wykonawcy oraz do zawierania umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z zastrzeżeniem art. 10.

3. Spółka może powierzyć wykonawcy, o którym mowa w ust. 1, pobieranie opłat, o których mowa w art. 4 ust. 2 pkt 7-8a.”;

5) po art. 9 dodaje się art. 9a i 9b w brzmieniu:

„Art. 9a. W celu realizacji przedsięwzięcia drogowego lub jego części, o którym mowa w art. 4 ust. 2 pkt 1a, spółka może powierzyć operatorowi, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, pobieranie opłat elektronicznych z zachowaniem warunków określonych w art. 13hd ust. 4 tej ustawy.

Art. 9b. Warunki umów, o których mowa w art. 9 i 9a, wymagają uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”;

6) w art. 10 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) obowiązek złożenia oświadczenia przez uczestnika postępowania, że jego wspólnicy albo akcjonariusze, którzy dysponują bezpośrednio lub pośrednio co najmniej 20 % głosów na zgromadzeniu wspólników albo na walnym zgromadzeniu lub którzy posiadają bezpośrednio co najmniej 20 % udziałów lub akcji w innej spółce kapitałowej, nie ubiegają się o zawarcie umowy, o której mowa w art. 9 ust. 1, dotyczącej tego samego postępowania;”.

Art. 5. 1. W okresie ważności kart opłat za przejazd po drogach krajowych, o którym mowa w art. 7 ust. 1, do przejazdu po autostradach płatnych pojazdów samochodowych posiadających ważną kartę opłaty za przejazd oraz do zwrotu środków finansowych z tytułu tego przejazdu stosuje się przepisy ustawy wymienionej w art. 2, w jej dotychczasowym brzmieniu.

2. Zwrotu środków finansowych, o których mowa w ust. 1, dokonuje się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 6. 1. Do systemów pobierania opłat za przejazd autostradą ustalonych przed dniem wejścia w życie ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2, stosuje się przepisy dotychczasowe w zakresie sposobu ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą i ich zmiany, sposobu pobierania tych opłat i ogłaszania ich wysokości oraz kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą.

2. Do systemów pobierania opłat za przejazd autostradą, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą – w zakresie ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą, jeżeli ustalony system pobierania opłat za przejazd autostradą jest zmieniony po dniu jej wejścia w życie w stopniu istotnym w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą.

Art. 7. 1. Karty opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych nabyte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą być stosowane i zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2009 r., z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Podmiot wykonujący przewóz drogowy może wystąpić do kierownika jednostki, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z wnioskiem o zwrot niewykorzystanej opłaty rocznej w terminie do dnia 31 lipca 2008 r.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, podmiot wykonujący przewóz drogowy dołącza odcinek kontrolny karty opłaty, o której mowa w ust. 1, jako dokument potwierdzający jej wniesienie.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, jest rozpatrywany w terminie 21 dni od dnia jego złożenia.

5. Przy rozpatrywaniu wniosku każdy rozpoczęty miesiąc uważa się za miesiąc wykorzystany.

6. Wysokość niewykorzystanej opłaty rocznej jest obliczana jako iloczyn liczby pełnych miesięcy pozostałych do końca okresu, za który opłata

została uiszczona, i 1/12 wysokości uiszczonej opłaty rocznej, począwszy od dnia złożenia wniosku.

7. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej odmawia się w przypadku:

- 1) podejrzenia podrobienia albo przerobienia odcinka kontrolnego;
- 2) złożenia odcinka kontrolnego wypełnionego niewłaściwie;
- 3) złożenia uszkodzonego odcinka kontrolnego;
- 4) złożenia odcinka kontrolnego noszącego ślady ingerencji chemicznej lub mechanicznej;
- 5) złożenia odcinka kontrolnego uniemożliwiającego sprawdzenie umieszczonych na dokumencie zabezpieczeń, w szczególności odcinka zafoliowanego (zalaminiowanego);
- 6) niezłożenia odcinka kontrolnego.

8. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej dokonuje się w terminie do dnia 30 września 2008 r.

9. Kwotę niewykorzystanej opłaty rocznej podlegającej zwrotowi zaokrągla się do pełnych złotych.

10. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej, na rzecz wnioskodawcy na rachunek bankowy przez niego wskazany, dokonuje Bank Gospodarstwa Krajowego ze środków Krajowego Funduszu Drogowego zgodnie z wykazem należności sporządzonym przez kierownika jednostki, o której mowa w ust. 2, złożonym do Banku Gospodarstwa Krajowego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2008 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE

w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 157 z 09.06.2006, str. 8).

- 2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.
- 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238.
- 4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666.

UZASADNIENIE

Projekt przedmiotowej ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych oraz niektóre inne ustawy został opracowany ze względu na konieczność wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), zwanych dalej odpowiednio „dyrektywą 2006/38/WE” lub „dyrektywą 1999/62/WE”.

Proponowane zmiany ustawowe dotyczą również innych kwestii związanych z systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce, tj.:

- 1) zastąpienia systemu ryczałtowych opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych (tzw. „opłaty winietowe” lub „system winietowy”) systemem opłat za przejazd zależnych od przejechanego kilometrażu, nazywanych w języku potocznym mytem lub opłatami bezpośrednimi, pobieranych za pomocą środków elektronicznych (zdefiniowanych w projekcie jako „opłaty elektroniczne”),
- 2) w konsekwencji rozwiązania opisanego w pkt. 1 przywrócone zostają zasady poboru opłat za przejazd po autostradach płatnych obowiązujące przed dniem 1 września 2005 r. Oznacza to zniesienie prawa do nieodpłatnego przejazdu pojazdów ciężarowych po autostradach płatnych na podstawie posiadanej karty opłaty winietowej, a tym samym brak przesłanek do wypłaty spółkom, z którymi zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej („spółki koncesyjne”), zwrotu środków finansowych (tzw. „rekompensat”) z tego tytułu.

Wprowadzenie powyżej opisanych zmian zostało dokonane przez nowelizację niżej wymienionych ustaw:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136),

- 2) ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.),
- 3) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874),
- 4) ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136).

Celem wdrażanej dyrektywy 2006/38/WE jest harmonizacja warunków dotyczących pobierania opłat winietowych i opłat typu myto za korzystanie z dróg na terytorium państw członkowskich od pojazdów ciężarowych.

Termin wdrożenia dyrektywy 2006/38/WE, zgodnie z jej art. 2 pkt 1, upływa z dniem 10 czerwca 2008 r.

Dyrektywa 2006/38/WE zmienia dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, która reguluje sposób pobierania opłat oraz sposób określenia wysokości stawek opłat.

Dyrektywa 2006/38/WE wprowadza szereg zmian związanych z mechanizmem ustalania stawek pobierania opłat od niektórych pojazdów ciężarowych korzystających z infrastruktury drogowej oraz obejmuje swoim zakresem przedmiotowym pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Ponieważ w Polsce stosuje się już przepisy odnoszące się do pojazdów o ww. dopuszczalnej masie całkowitej w niniejszej nowelizacji wdraża się dyrektywę 2006/38/WE w pozostałym wymaganym zakresie.

Zasadniczo zarówno dyrektywa 1999/62/WE, jak i dyrektywa 2006/38/WE przewidują dwa alternatywne rodzaje opłat, które państwo członkowskie może wprowadzić na swoim terytorium dla pojazdów nimi objętych. Są to opłaty typu winietowego (opłaty za określony czas korzystania z infrastruktury) lub opłaty typu myto (opłata za przejechane kilometry). Ze względu na to, że przedmiotowy projekt przewiduje likwidację obowiązującego systemu winietowego oraz wprowadzenie możliwości nakładania wyłącznie opłat za przejazd (opłaty typu

myto) projekt uwzględnia regulacje dyrektywy 2006/38/WE związane wyłącznie z tym typem opłat.

Obecny system poboru opłat za przejazd po drogach krajowych od pojazdów ciężarowych oraz autobusów jest oparty na opłatach ryczałtowych (typu winietowego), uiszczanych przez podmioty wykonujące po drogach krajowych przewóz drogowy pojazdami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz autobusami (art. 42 ustawy o transporcie drogowym oraz przepisy rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych).

Są to opłaty uiszczane poprzez zakup odpowiedniej karty opłaty (tzw. winiety) stanowiącej prawo do przejazdu po drogach krajowych przez odpowiedni okres (od jednego dnia do jednego roku). Opłaty tego rodzaju nie mają związku z ilością przejechanych kilometrów na sieci dróg krajowych, nie oddają więc w odpowiedni sposób kosztów wynikających ze zużycia dróg krajowych, jakie powodują przejazdy pojazdów ciężarowych.

System winietowy został wprowadzony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w 1997 r. ustawą z dnia 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 106, poz. 677, ze zm.) i obejmował jedynie transport międzynarodowy.

Objęcie systemem winietowym transportu krajowego nastąpiło w 2002 r. na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.).

W tym czasie, zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, ze zm.), pobierane były również opłaty za przejazd pojazdów ciężarowych po autostradach płatnych (opłaty typu myto).

W związku z zaistniałym wówczas zarzutem tzw. podwójności opłat, postawionym przez Komisję Europejską w świetle zapisów dyrektywy 1999/62/WE, w 2005 r. dokonano zmiany ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Zmiana ta polegała na zwolnieniu pojazdów ciężarowych z opłat za przejazd płatnymi odcinkami autostrad po okazaniu winiety i wyłącznie w okresie ważności opłat winietowych, w zamian za zwrot środków finanso-

wych dla spółek koncesyjnych. Zwrot środków finansowych (tzw. rekompensata) następuje z Krajowego Funduszu Drogowego z wpływów ze sprzedaży winiet i innych opłat pobieranych na podstawie przepisów o transporcie drogowym.

Zmiana przepisów w tym zakresie nastąpiła jednak przy założeniu tymczasowości przyjętych rozwiązań, tj. na okres roku – dwóch lat (po pierwsze dla uniknięcia zarzutu Komisji Europejskiej o istnieniu tzw. podwójności opłat, po drugie wobec planowanego przez Rząd wprowadzenia – jako docelowego – modelu pobierania opłat typu myto) oraz powiązaniu wysokości wypłat rekompensat z wysokością wpływów z opłat winietowych.

Z analiz wykonanych na potrzeby resortu infrastruktury wynika, że stały wzrost ruchu ciężarowego na autostradach i indeksacja stawki rozliczeniowej będącej podstawą do kalkulacji wielkości rekompensaty wpływać będą na wzrost wielkości środków finansowych wypłacanych spółkom koncesyjnym. Obecnie przejazd pojazdu ciężarowego kategorii IV przez 3 odcinki autostrady płatnej A2, między Koninem a Nowym Tomysłem, posiadającego wykupioną winietę jednodniową (o wartości 27 zł), powoduje obowiązek wypłaty rekompensaty ze środków Krajowego Funduszu Drogowego dla spółki koncesyjnej w wysokości około 190 zł. Należy się spodziewać, że już od 2009 r. wielkości kwot rekompensat przekroczą uzyskiwane wpływy ze sprzedaży winiet i innych opłat pobieranych na podstawie ustawy o transporcie drogowym. Najnowsze szacunki Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wskazują, że wielkość rekompensat może przewyższyć wpływy z opłat i kar określonych w ustawie o transporcie drogowym i ustawie o drogach publicznych o ok. 150 mln zł już w roku bieżącym. Dodatkowo rozwój sieci drogowej doprowadziłby do skokowego wzrostu wypłat rekompensat z chwilą oddania do ruchu kolejnych odcinków autostrad płatnych: A1 Gdańsk-Nowe Marzy oraz A2 Świecko-Nowy Tomyśl, a w dalszej perspektywie również A1 Stryków-Pyrzowice oraz A2 Stryków-Konotopa. Z tego względu, a także ze względu na planowany do wprowadzenia jako docelowy system opłat typu myto, wystąpiła konieczność zmiany prawa w zakresie obowiązującego systemu opłat za korzystanie z dróg publicznych, na który dziś składają się opłaty winietowe (sieć dróg krajowych) oraz opłaty za przejazd autostradą (odcinki autostrad płatnych), na rzecz wyboru jednego systemu opłat, tj. opłat

typu myto, i to w sposób niepowodujący tzw. podwójności opłat. Opracowanie projektu przedmiotowej ustawy nastąpiło niezwłocznie po zrealizowaniu niezbędnych w tym zakresie ekspertyz o charakterze prawnym oraz ekonomiczno-finansowym.

Projekt przewiduje – z dniem 1 lipca 2008 r. – zniesienie systemu winietowego (przy czym proponuje się zachowanie ważności wydanych winiet do końca okresu ich obowiązywania z zachowaniem prawa do bezpłatnego przejazdu po odcinkach autostrad płatnych). W przypadku odcinków autostrad płatnych oznacza to powrót do opłat bezpośrednich (myto) i brak przesłanek do wypłacania spółkom koncesyjnym rekompensat, które przewidziano wyłącznie w okresie ważności winiet. Projekt przewiduje jednocześnie możliwość wprowadzenia systemu opłat elektronicznych, czyli opłat za przejazd typu myto, pobieranych wyłącznie za pomocą środków elektronicznych, na bazie technologii określonej w obowiązującym prawie unijnym (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 166 z 30.4.2004, str. 124. Polskie wydanie specjalne, roz. 13, t. 34 p. 856-863) oraz obowiązujących przepisów ustawy o drogach publicznych (art. 13i).

Projekt ustawy przewiduje możliwość objęcia systemem opłaty elektronicznej tych samych kategorii pojazdów, które są objęte systemem winietowym (pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz autobusy). Wzorem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej system opłaty elektronicznej będzie wprowadzany na wybranych odcinkach dróg krajowych o najwyższym standardzie (w szczególności leżące w sieci TEN-T autostrady i drogi ekspresowe, przy czym system opłaty elektronicznej będzie wdrażany na sieci drogowej wybudowanej i eksploatowanej w systemie tradycyjnym).

Przewiduje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej zarówno autostrad, jak i dróg ekspresowych, generować będzie w okresie 2011-2020 wyższe przychody w porównaniu z przychodami, jakie były generowane w systemie winietowym. Na wysokość przychodów z opłat pobieranych w systemie elektronicznym wpływ będzie miał wzrost ruchu oraz stopniowy wzrost długości sieci dróg

objętych tym systemem. System opłaty elektronicznej może być sukcesywnie rozszerzany na drogi alternatywne, tak aby nie dopuścić do ucieczki ruchu na drogi pozostające poza systemem, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do zwiększenia kosztu eksploatacji, w tym utrzymania dróg alternatywnych.

System opłat za przejazd typu myto jest uznawany za system wydajniejszy niż system winietowy oraz bardziej sprawiedliwy dla użytkowników dróg. Winietą bowiem jest opłatą ryczałtową, natomiast myto jest opłatą za rzeczywistą liczbę przejechanych kilometrów. Poziom opłaty za przejazd można ponadto lepiej zrelacjonować do kosztów budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej. Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu w krajach Unii Europejskiej jest bardziej sprawiedliwy system opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oparty na zasadzie „użytkownik płaci” oraz możliwość stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, na przykład przez wprowadzenie zróżnicowanych opłat za przejazd w zależności od wpływu pojazdu na środowisko.

Opłaty typu winietowego są w wielu krajach europejskich coraz częściej zastępowane przez systemy elektronicznego poboru opłat oparte na przejechanych kilometrażu (Austria, Niemcy, Czechy, a w najbliższych latach również Słowacja i Węgry). W innych krajach Unii Europejskiej funkcjonują systemy oparte na tradycyjnym mycie (punktach poboru opłat), ale i tam wprowadza się coraz częściej pobór opłat za pomocą środków elektronicznych. Systemy elektroniczne umożliwiają bowiem płynny przepływ ruchu i skracają tym samym czas przejazdu.

Wdrożenie systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd ma umożliwić w przyszłości świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej na transeuropejskiej sieci drogowej, zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE Parlamentu i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych. Z tego względu projektowane zmiany ustawowe przewidują, że pobór opłaty elektronicznej będzie dokonywany za pomocą technologii określonych w ww. dyrektywie 2004/52/WE i wymienionych w art. 13i ustawy o drogach publicznych.

W trakcie prowadzonych w resorcie prac analitycznych nad systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce wzięto pod uwagę specyficzne uwarunkowania polskiego sektora drogowego (m. in. brak rozwiniętej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, niską siłę nabywczą większości użytkowników dróg, dużą skłonność do unikania opłat, uwarunkowania umów zawartych ze spółkami koncesyjnymi). Na tej podstawie określono cele systemu poboru opłat, które zostały podzielone na cele krótko-, średnio- i długoterminowe.

Cele krótkookresowe (najbardziej pilne, szczegółowe):

- 1) zniesienie bieżących rekompensat z Krajowego Funduszu Drogowego dla spółek koncesyjnych,
- 2) wprowadzenie zasady „użytkownik płaci” (za koszty eksploatacji, w tym utrzymanie drogi),
- 3) stworzenie stabilnego źródła pokrycia wydatków na eksploatację, w tym utrzymanie sieci dróg o najwyższym standardzie.

Cele średniookresowe:

- 1) stworzenie jednolitego, przejrzystego i uporządkowanego systemu opłat za korzystanie z dróg ruchu szybkiego, interoperacyjnego z innymi krajami Unii Europejskiej,
- 2) utrzymanie ruchu ciężarowego na autostradach i drogach ekspresowych przez maksymalne wykorzystanie korytarzy dróg ruchu szybkiego i ograniczenie wypychania najcięższych pojazdów na drogi alternatywne, przy jednoczesnym spełnieniu wymagań technicznych odnośnie warunków ruchu drogowego,
- 3) zapewnienie określonego poziomu wpływów – zrównoważenie przychodów i wydatków związanych z eksploatacją, w tym utrzymaniem sieci dróg o najwyższym standardzie, z uwzględnieniem kosztów zabezpieczenia powstających na drogach alternatywnych oraz kosztów wdrożenia i utrzymania samego systemu poboru opłat,
- 4) wpływ na kształtowanie poziomu ruchu na drogach ruchu szybkiego (w zależności od kategorii pojazdu, standardu drogi i jej „otoczenia” oraz pory dnia),

5) możliwość rozszerzenia zakresu poboru opłat elektronicznych na kolejne odcinki infrastruktury drogowej oddawane do eksploatacji.

Cele długookresowe (cele określone w strategiach transportowych Unii Europejskiej i Rzeczypospolitej Polskiej, tj. cele, do których osiągnięcia system poboru opłat za korzystanie z dróg krajowych może się przyczynić w sposób pośredni):

- 1) uzyskanie zrównoważenia w transporcie przez kształtowanie popytu na transport drogowy i kolejowy, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych,
- 2) zwiększenie konkurencyjności gospodarki przez przenoszenie kosztów korzystania z infrastruktury na użytkowników, co wpłynie na optymalizację zadań przewozowych,
- 3) możliwość kompensacji przyrodniczej z tytułu przebiegu drogi szybkiego ruchu w utrudnionych środowiskowo warunkach.

Niniejszy projekt realizuje ww. cele w zakresie systemu opłat za korzystanie z dróg krajowych.

Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej na drogach krajowych pozytywnie wpłynie na konkurencyjność przewoźników kolejowych, którzy ponoszą opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Szczegółowy wpływ proponowanej regulacji na konkurencyjność innych gałęzi transportu (w szczególności przewoźników kolejowych) zostanie określony na etapie przygotowania studium wykonalności, które będzie stanowić podstawę podjęcia decyzji o wdrożeniu systemu przez Radę Ministrów, zgodnie z projektowanym art. 13ha ust. 6 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych.

Należy zaznaczyć, że obecnie przewoźnicy drogowi, w przeciwieństwie do przewoźników kolejowych, nie płacą za faktyczne wykorzystanie infrastruktury drogowej. Opłaty typu winietowego, jakie są stosowane dotychczas, mają charakter ryczałtowy i nie są związane z faktycznym wykorzystaniem drogi przez pojazdy, a zatem są niezależne od rzeczywistego kosztu zużycia tej drogi, co nie sprzyja efektywności, tj. nie wymusza racjonalizowania przewozów po sieci dróg krajowych.

Zaproponowane w projekcie rozwiązanie przewiduje powiązanie wysokości opłat elektronicznych z długością odcinka drogi przebytej przez pojazd oraz z ustaloną dla danej kategorii pojazdu stawką opłaty za kilometr. Stawka opłaty elektronicznej, wyliczana zgodnie z wymogami dyrektywy 1999/62 zmienionej dyrektywą 2006/38, ma być oparta o zasadę zwrotu kosztów infrastruktury i będzie powiązana z kosztami budowy oraz kosztami eksploatacji, w tym utrzymania danej infrastruktury.

Zastosowanie kilometrażowej stawki opłaty elektronicznej jest zgodne ze wspólną polityką transportową Wspólnoty Europejskiej i zbliża system opłat w transporcie drogowym do systemu opłat stosowanego w transporcie kolejowym, który jest oparty na stawkach za użytkowanie torów.

System pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, oparty na zasadzie „użytkownik płaci”, oraz możliwość stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, przez wprowadzenie zróżnicowanych opłat za przejazd w zależności od przebytej odległości i wpływu pojazdu na środowisko, jest niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu w UE. Wprowadzamy tym samym możliwość porównania kosztów transportu drogowego i kolejowego, co powinno sprzyjać w szczególności poprawie konkurencyjności transportu kolejowego. Uwzględniając możliwości wdrożenia systemu opłaty elektronicznej, implementacja powyższego nastąpi nie wcześniej niż w 2013 r., a więc wtedy, gdy powstanie już zasadnicza część sieci autostrad i dróg ekspresowych, zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012.

Podstawowe rozwiązania projektu zawarte są w art. 1 projektu zawierającym zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zmiany proponowane do art. 13 wprowadzają możliwość pobierania opłaty odniesionej do przejechanego kilometrażu jako „opłaty elektronicznej”, którą ponoszą wszyscy korzystający z dróg krajowych, wykorzystujący pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 t, w tym autobusy, niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

W projekcie wskazano przesłanki zróżnicowania stawek opłaty elektronicznej i możliwość wprowadzenia stawek ulgowych, zgodnie z przepisami dyrektywy

2006/38/WE, a także określono zakres zwolnień ustawowych od obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

Zakres zwolnień od opłaty elektronicznej zawarty w projektowanym art. 13 ust. 3a nowelizowanej ustawy o drogach publicznych różni się od zakresu zwolnień przewidzianych dla pozostałych opłat przewidzianych w ww. ustawie. Różnica powyższa wynika z faktu, że opłata elektroniczna nie będzie pobierana od wszystkich pojazdów samochodowych (tak jak to ma miejsce w przypadku innych opłat), a jedynie od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t., czyli od pojazdów najcięższych. To determinuje zakres zwolnienia. Ponadto zakres dopuszczalnych zwolnień od opłaty elektronicznej został ustalony zgodnie z postanowieniami wdrażanej w projekcie dyrektywy 2006/38/WE.

Proponowane zmiany w systemie opłat za korzystanie z dróg publicznych nie powinny wpłynąć w istotny sposób na działalność przewoźników wykonujących usługę publicznego drogowego transportu zbiorowego. Przewozy w ramach transportu zbiorowego odbywają się głównie na sieci dróg o charakterze regionalnym i lokalnym, która pozostaje ogólnodostępna i nie będzie podlegać opłacie elektronicznej.

W dalszych przepisach projektu wdrażane są postanowienia dyrektywy 2006/38/WE w zakresie sposobu ustalania stawek opłaty elektronicznej, z zachowaniem zasady, że stawka opłaty elektronicznej powinna odzwierciedlać koszty budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej.

Wprowadzono podział pojazdów objętych systemem opłaty elektronicznej na trzy kategorie w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej:

- 1) kat. 1 – pojazdy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t,
- 2) kat. 2 – pojazdy o dmc co najmniej 12 t,
- 3) kat. 3 – autobusy (niezależnie od dmc).

Zgodnie z wymogami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w projekcie wskazano stawkę maksymalną opłaty elektronicznej – określono ją na poziomie 2,50 zł, który został ustalony z uwzględnieniem wielu czynników, w tym poziomu maksymalnych stawek opłat za przejazd 1 km autostrady, zawartych w aktualnie obowiązującym załączniku do ustawy o autostradach płatnych oraz

o Krajowym Funduszu Drogowym w odniesieniu do pojazdów najcięższych (nie-normatywnych) oraz prognozy wzrostu tych stawek wynikających m. in. ze wzrostu inflacji oraz wzrostu kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej (projekt nie przewiduje indeksacji tej stawki). Stawki opłaty za przejazd w systemach opłat, które będą stosowane w nowych umowach o budowę i eksploatację autostrad płatnych (w świetle dyrektywy 2006/38/WE każda umowa ustanawia odrębny system opłat), będą ograniczone poziomem stawki, który wynika ze sposobu obliczania stawki opłaty elektronicznej, zgodnie z art. 13ha ust. 5.

Stawka opłaty faktycznie pobieranej od użytkowników w systemie opłaty elektronicznej oraz w systemach opłat stosowanych w nowych umowach o budowę i eksploatację autostrad płatnych będzie uwzględniać rozwój sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, niską siłę nabywczą większości użytkowników dróg, dużą skłonność do unikania obowiązku uiszczania opłat oraz uwarunkowania umów zawartych ze spółkami koncesyjnymi.

Dla szacowania skutków finansowych projektowanej regulacji przyjęto stawki dla ruchu ciężarowego wariantowe na poziomie 0,23 gr, 0,34 gr, 0,46 gr za przejazd 1 km.

Projekt przewiduje upoważnienie dla Rady Ministrów do ustalenia szczegółowego sposobu obliczania stawki opłaty elektronicznej jednego kilometra drogi krajowej.

Wprowadzana opłata elektroniczna ma charakter opłaty fakultatywnej. Projekt stanowi, że Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną i ustali dla nich wysokość stawek tej opłaty. Projekt w art. 13hb przewiduje, że poboru opłat elektronicznych dokonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Podmioty te mogą upoważnić do poboru opłat podmiot, z którym zawarły umowę o budowę lub eksploatację systemu opłaty elektronicznej (operatora systemu). W przypadku zawarcia umowy o budowę lub eksploatację systemu opłaty elektronicznej z operatorem i sfinansowania systemu ze środków operatora przewiduje się coroczne prawo

odkupu systemu opłaty elektronicznej na rzecz GDDKiA lub drogowej spółki specjalnego przeznaczenia.

Rozwiązanie przyjęte w projektowanym art. 13hb ust. 3, które dopuszcza powierzenie przez ministra właściwego do spraw transportu – drogowej spółce specjalnego przeznaczenia – poboru opłaty elektronicznej wydaje się uzasadnione. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje szereg zadań przewidzianych ustawą o drogach publicznych w zakresie inwestycji drogowych, utrzymania dróg, ochrony i zarządzania drogami. Wdrożenie przedsięwzięcia polegającego na organizacji systemu opłaty elektronicznej i sam pobór opłat jest zadaniem nowatorskim, skomplikowanym technicznie i organizacyjnie, może zatem być celowe powierzenie tego zadania jako zadania wyłącznego – specjalnie w tym celu utworzonej spółce. Takie rozwiązania są przyjęte w kilku krajach, które tego rodzaju opłaty już wprowadziły. Ponadto wpływy z tych opłat w każdym przypadku mają stanowić przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a ewentualny zysk spółki, zgodnie z art. 4 ust. 6 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, przeznaczają się na finansowanie realizacji powierzonego przedsięwzięcia drogowego lub przekazują na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.

W proponowanym art. 13i ustawy o drogach publicznych zostały uwzględnione obowiązki kierującego pojazdem, korzystającego z urządzenia na potrzeby pobierania opłat (dodany ust. 4a).

W ustawie o drogach publicznych dodano art. 13k dotyczący kar pieniężnych za brak uiszczenia opłaty elektronicznej, bądź uiszczenia opłaty w niepełnej wysokości oraz za naruszenie obowiązków przez kierującego pojazdem, korzystającego z urządzenia na potrzeby pobierania opłat. Projektowany przepis art. 13l określa organy uprawnione do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, jej nakładania oraz pobierania. Są to podmioty, które w aktualnym stanie prawnym dokonują m.in. kontroli uiszczenia opłat za przejazd po drogach krajowych (winiety). Wydaje się celowe, by wykonywały one analogiczne kontrole w stosunku do wprowadzanych w miejsce winiet opłat elektronicznych. Szczegółowy sposób kontroli prawidłowości uiszczenia opłat zostanie określony w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu. Przewiduje

się wydanie powyższego rozporządzenia po dokonaniu w Polsce wyboru technologii, która zostanie wykorzystana do poboru opłaty elektronicznej.

Przewiduje się, że zadania związane z kontrolą w systemie opłaty elektronicznej będą finansowane ze środków organów wskazanych w art. 131 ust. 1 w ramach środków pozostających w gestii dysponenta odpowiedniej części budżetowej, z której finansowane są te podmioty.

W projekcie określono, że wpływy z opłaty elektronicznej będą przekazywane bezpośrednio na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na wynagrodzenie dla operatora, utrzymanie dróg objętych opłatą elektroniczną oraz budowę dróg krajowych – w tym celu dodano do art. 40a nowe ust. 4 i 5. W drodze rozporządzenia, wydanego po dokonaniu wyboru technologii, która zostanie wykorzystana do poboru opłaty elektronicznej, nastąpi określenie trybu, sposobu i terminu wnoszenia opłaty elektronicznej oraz jej rozliczenia, trybu dokonywania zwrotu nienależnie pobranych opłat elektronicznych, a także trybu i terminu przekazywania opłat elektronicznych oraz kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.

Pozostałe zmiany dokonane w ustawie o drogach publicznych mają charakter porządkujący.

W art. 2 projektu ustawy zawarto zmiany do ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Zmiana pierwsza dotyczy art. 37a, w którym dodano ust. 5 zawierający definicję opłaty za przejazd autostradą, zgodną z definicją opłaty elektronicznej. Ponadto do art. 37a dodano ust. 6, określający kategorie pojazdów, którym przyporządkowane będą stawki opłaty za przejazd autostradą. Kategorie te są spójne z kategoriami proponowanymi w przepisach ustawy o drogach publicznych, dotyczącymi opłaty elektronicznej, przy czym wyodrębniono trzy dodatkowe kategorie pojazdów: motocykle, pojazdy samochodowe o dmc nieprzekraczającej 3,5 t oraz tzw. pojazdy nienormatywne.

Kolejna zmiana dotyczy przepisu art. 37b, w którym dodano ust. 4, przewidujący, że opłaty za przejazd autostradą pobierane przez spółkę, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, mogą stanowić przychód Krajowego Funduszu Drogowego. W obowiązującym stanie

prawnym opłaty pobierane za przejazd autostradą mogą stanowić przychód spółki koncesyjnej. Nowa regulacja ma sprzyjać z jednej strony bardziej skutecznej kontroli wysokości wpływów z opłat za przejazd autostradą, a zarazem pozostawić Ministrowi Infrastruktury możliwość szczegółowego rozliczania wpływów z opłat za przejazd autostradą w powiązaniu z kosztami przedsięwzięcia w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

Dalsze zmiany dotyczą art. 37d i 37e ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, wyrażających zasadę, że stawki opłat za przejazd autostradą, w przypadku odcinków, dla których są zawarte umowy o budowę i eksploatację, albo wyłącznie eksploatację autostrady, są ustalane zgodnie z zasadami obliczania stawek w systemie opłat elektronicznych, określonymi w proponowanych przepisach w ustawie o drogach publicznych, a tym samym realizują postanowienia dyrektywy 2006/38/WE.

W przypadku budowy lub eksploatacji autostrady przez drogowe spółki specjalnego przeznaczenia oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stawki opłat za przejazd autostradą również muszą być obliczane i różnicowane zgodnie z zasadami obliczania stawek w systemie opłat elektronicznych, określonymi w proponowanych przepisach w ustawie o drogach publicznych, a ponadto ich maksymalna wysokość nie może przekroczyć 2,50 zł.

W konsekwencji zmian dokonanych w art. 1 projektu do ustawy o drogach publicznych, dotyczącym funkcjonowania operatora systemu opłaty elektronicznej, rozszerzono przepis art. 39f ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym o możliwość wypłaty wynagrodzenia dla tego operatora ze środków Krajowego Funduszu Drogowego oraz przewidzianego w art. 7 projektu zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej za przejazd po drogach krajowych.

Pozostałe zmiany mają charakter porządkujący.

W art. 3 projektu dokonuje się zmian ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Zmiany są związane ze zniesieniem obowiązku uiszczania dotychczas pobieranych, na podstawie art. 42 ww. ustawy, opłat za przejazd po drogach krajowych (winiety).

W art. 3 projektu wprowadzono także zmiany dotyczące rozszerzenia zadań Inspekcji Transportu Drogowego, związane z wprowadzeniem do systemu prawa opłaty elektronicznej. Wprowadzone przepisy przewidują dla Inspekcji Transportu Drogowego prawo do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej oraz kontroli urządzeń instalowanych w pojazdach na potrzeby pobierania opłat – zmiany w art. 50a oraz art. 55. Pozostałe zmiany mają charakter porządkujący.

Art. 4 projektu zawiera zmiany do ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Wprowadzone zmiany stanowią konsekwencję zmian dokonanych w art. 1-3 projektu, zasadniczo związanych z możliwością wykonywania przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia zadań dotyczących budowy lub eksploatacji systemu opłaty elektronicznej i jej pobierania. Wprowadzono również przepis przewidujący uzgodnienie warunków umów zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu z drogową spółką specjalnego przeznaczenia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Takie uzgodnienie jest wymagane także dla umów wskazanych w art. 9 i 9a przedmiotowej ustawy.

W projekcie zawarto przepisy przejściowe dotyczące:

- 1) w art. 5 – zachowania ważności wydanych kart opłat za przejazd po drogach krajowych do końca okresu ich obowiązywania, z zachowaniem powiązane-go z tym prawa do bezpłatnego przejazdu po odcinkach autostrad płatnych dla pojazdów ciężarowych, a co za tym idzie płatności tzw. rekompensat spółkom koncesyjnym.
- 2) w art. 6 – przewiduje się zachowanie dotychczasowych zasad w stosunku do opłat za przejazd autostradą, wynikających z umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy:
 - w zakresie ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą, ich zmiany,
 - sposobu pobierania tych opłat i ogłaszania ich wysokości,
 - kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą.

Zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2006/38/WE nowe przepisy, w szczególności odnoszące się do obowiązkowej metodologii ustalania opłat, będą miały zastosowanie w przypadku, gdy ustalony przed dniem wejścia w życie ustawy system pobierania opłat będzie zmieniany w stopniu istotnym (w myśl ww. dyrektywy w stopniu „znacznym”). Postanowienia dyrektywy nie definiują tego pojęcia, jednak dla celów niniejszego projektu określono dodatkowo, że nowe przepisy znajdą zastosowanie, wówczas gdy ustalony przed dniem wejścia w życie ustawy system opłat za przejazd autostradą – jest zmieniany w stopniu istotnym w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą.

3) w art. 7 – zasad zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej.

W przypadku, w którym koszty związane z realizacją projektu w okresie przejściowym, tj. do połowy 2009 r., dotyczące wypłaty rekompensat oraz zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej będą wyższe niż przewidywane na ten cel środki Krajowego Funduszu Drogowego, co stworzy zagrożenie dla płynności finansowej Funduszu, organy sprawujące nadzór nad przedmiotowym Funduszem – minister do spraw finansów publicznych oraz minister właściwy do spraw transportu podejmą wspólnie działania na rzecz pozyskania niezbędnych środków finansowych ze wszystkich możliwych źródeł finansowania.

Zasadniczym dla przedmiotowego projektu aktem normatywnym jest rozporządzenie przewidziane w art. 13ha ust. 5 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Dotyczy ono szczegółowej metodologii obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd jednego kilometra drogi krajowej. Zgodnie z postanowieniami dyrektywy 2006/38/WE metodologia powyższa jest obowiązkowa dla ustalania wszystkich rodzajów opłat za przejazd na sieci TEN-T, wprowadzanych po dniu 10 czerwca 2008 r.

W przypadku niniejszego projektu ustawy metodologia ta dotyczyć będzie m.in. opłat elektronicznych, których wdrożenie przewidziane jest w ciągu najbliższych trzech lat. Rozporządzenie dotyczące metodologii dokonuje wyłącznie transpozycji Dyrektywy 2006/38/WE (w tym przede wszystkim załącznika nr III do dyrektywy). Projekt tego rozporządzenia jest załączony do przedmiotowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

Pozostałe akty wykonawcze przewidziane w art. 131 ust. 2 i art. 40a ust. 5 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych, zgodnie z wytycznymi mogą zostać przedstawione dopiero po wyborze jednej z trzech technologii wskazanych w dyrektywach Unii Europejskiej. Wybór ten nastąpi nie wcześniej niż po wejściu w życie niniejszej ustawy – przez podmiot wskazany zgodnie z ustawą do przygotowania i wdrożenia systemu elektronicznego poboru opłat, czyli Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo, za zgodą Rady Ministrów – przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia.

Akty wykonawczy przewidziany w art. 37e ust. 2 nowelizowanej ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ma ustalać stawki opłat za przejazd autostradą pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz drogowę spółkę specjalnego przeznaczenia. Stawki te muszą być, zgodnie z przepisami wdrażanej Dyrektywy 2006/38/WE, tj. wyliczone w oparciu o koszty budowy i eksploatacji danej drogi. Aktualnie nie zakończono budowy żadnej z dróg, dla których przewidywano pobór opłat przez Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz drogowę spółkę specjalnego przeznaczenia.

Przedmiotowy projekt nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039), w związku z tym nie wymaga notyfikacji.

Projekt ustawy, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Na obecnym etapie prac żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem.

Projekt ustawy był przedmiotem obrad Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 5 listopada 2007 r. na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska. Podczas obrad proponowane w projekcie ustawy rozwiązania zostały szczegółowo omówione przez przedstawicieli resortu infrastruktury. W związku z uwagami przedstawionymi podczas tego posiedzenia pismem z dnia 15 listopada 2007 r. przekazano

Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego dodatkowe wyjaśnienia dotyczące kwestii poruszonych na posiedzeniu Zespołu wraz z rozszerzonym tekstem uzasadnienia i Oceny Skutków Regulacji. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego nie przedstawiła opinii w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw w terminie określonym w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 90, poz. 759).

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

Termin wejścia w życie ustawy jest związany z terminem wdrożenia dyrektywy 2006/38/WE.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Projekt jest kierowany do wszystkich podmiotów korzystających z dróg krajowych, wykorzystujących w tym celu pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, w tym autobusy niezależnie od ich masy.

Ponadto regulacja oddziałuje na podmioty, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Inspekcję Transportu Drogowego, Bank Gospodarstwa Krajowego prowadzący obsługę Krajowego Funduszu Drogowego oraz drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, w przypadku powierzenia jej zadań z zakresu systemu opłaty elektronicznej.

II. Konsultacje społeczne

Projekt zmian został poddany konsultacjom przez:

1. Przesłanie do następujących organizacji zrzeszających przewoźników drogowych:
 - 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa,
 - 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego Spedycji, Warszawa,
 - 3) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa,
 - 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
 - 5) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa,
 - 6) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno/k. Piły
 - 7) Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz.

2. Przesłanie do podmiotów, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej:
 - 1) Autostrada Wielkopolska S.A.,
 - 2) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.,
 - 3) Gdańsk Transport Company S.A.,
 - 4) Konsorcja znajdujące się na krótkiej liście firm, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej: A1 Stryków-Pyrzowice, A2 Stryków-Konotopa.
3. Przesłanie do Banku Gospodarstwa Krajowego.

Wyniki konsultacji społecznych:

W trakcie konsultacji uwagi zgłosili: Sekcja Krajowa Drogownictwa NSZZ „Solidarność”, Forum Związków Zawodowych, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Autostrada Południe S.A., STRABAG AG/Autostrada Centralna, Stalexport Autostrada Małopolska S.A., Gdańsk Transport Company S.A., Autostrada Wielkopolska S.A., Bank Gospodarstwa Krajowego.

W toku konsultacji wyrażano różne opinie odnośnie projektu ustawy.

Tytułem przykładu można wskazać, że zdaniem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce likwidacja kart opłaty drogowej i przywrócenie myta na płatnych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych dla pojazdów wykonujących przewóz drogowy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym przyniesie szereg negatywnych skutków społecznych, których koszty przewyższą korzyści dla budżetu państwa. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wskazało ponadto, że wprowadzenie opłat dla pojazdów powyżej 3,5 t za przejazdy po drogach krajowych spowoduje: likwidację wielu firm transportowych i miejsc pracy, gdyż już obecnie część przewoźników wykonuje przewozy za minimalne

stawki frachtów, gwarantujące jedynie zwrot kosztów działania firmy, szybką degradację dróg alternatywnych i idące za tym zwiększone koszty ich eksploatacji, zwiększenie liczby wypadków na skutek korzystania z gorszej kategorii dróg niezapewniających bezkolizyjnego przejazdu, zwiększenie uciążliwości transportu wynikającej ze zwiększenia hałasu, powiększonej emisji spalin, tworzenia zatorów drogowych, co oprócz kosztów zewnętrznych transportu spowoduje olbrzymie protesty społeczne.

Z kolei Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji wskazywała, że popiera zastąpienie systemu opłat winietowych systemem opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych powyżej 3,5 t, ale jednocześnie zwracała uwagę, że w ustawie powinny się znaleźć zapisy określające zasady, na jakich przewoźnicy będą wyposażeni w urządzenia do rejestracji drogi, od kogo i na jakich warunkach przewoźnicy otrzymają niezbędne urządzenia, kto i za jakie środki wybuduje infrastrukturę do pobierania opłat, a także postulowała wydłużenie terminu (do dnia 31 lipca 2008 r.) złożenia wniosku o zwrot opłaty, wskazując jednocześnie, że stawka maksymalnego poziomu opłaty na poziomie 2,50 zł jest zbyt wysoka.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego wnosił o wyłączenie z opłat za drogi ekspresowe autobusów wykonujących komunikację regularną lub wprowadzenie minimalnych stawek za przejechany kilometr, argumentując, że wykonywana komunikacja regularna przez spółki PKS jest mało rentowna, a w niektórych przypadkach, nawet jeśli przynosi stratę, jest konieczna do utrzymania ze względów społecznych, takich jak np. zapewnienie dostępu społeczeństwu, szczególnie mniej zamożnemu, do edukacji, ośrodków zdrowia, urzędów itp. Ww. organizacja postulowała zmniejszenie maksymalnej stawki opłaty do 1,50 zł.

W ocenie Forum Związków Zawodowych wprowadzenie nowego systemu opłat w stosunku do autobusów może przyczynić się do upadku przedsiębiorstw PKS, funkcjonujących często na granicy opłacalności, a w rzeczywistości nie będzie odcinka drogi krajowej, który nie podlegałby opłacie.

Spółki, które zawarły umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, wskazywały, że wejście w życie ustawy może rodzić powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa. Tytułem przykładu Stalexport Autostrada Małopolska S.A. wskazuje, że: „(...) jakkolwiek zmiana prawa powodująca zmianę w obecnie obowiązującym systemie poboru opłat, w tym w systemie rekompensat, stanowić będzie „Istotne Negatywne Zdarzenie”, chyba że sytuacja ekonomiczna Koncesjonariusza oraz kredytodawców finansujących realizację Przedsięwzięcia nie zostanie pogorszona w stosunku do sytuacji, w której Koncesjonariusz i kredytodawcy byłiby, gdyby zmiana nie miała miejsca”. Tymczasem, jak podnosi Stalexport Autostrada Małopolska S.A., sytuacja ekonomiczna Koncesjonariusza zostanie pogorszona na skutek odpływu ruchu z autostrady na drogi równoległe. Spółka podnosi, że: „zgodnie z postanowieniami Umowy zmiana w przepisach prawa, która w sposób istotnie negatywny wpływa na Koncesjonariusza i która w jakikolwiek sposób będzie wpływała na prawo Koncesjonariusza do pobierania opłat za przejazd Autostradą lub ich wysokość, lub taka zmiana, która powoduje zniesienie lub zmianę systemu autostrad płatnych nadmiernie utrudniając Koncesjonariuszowi realizację Przedsięwzięcia stanowić będzie „Istotne Negatywne Zdarzenie” i może prowadzić do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej po stronie Skarbu Państwa, na zasadach określonych w Umowie.” Spółka zwraca uwagę, że sposób indeksacji uzgodnionych stawek opłat za przejazd autostradą został ustalony w umowie, a naruszenie określonych w niej zasad może stanowić „Istotne Negatywne Zdarzenie”. Stalexport wskazuje ponadto, że ustawa przewiduje nową kategoryzację pojazdów w celu określenia opłat za przejazd, zmienioną art. 37a ust. 6 ustawy o autostradach, opartą o cechy ukryte pojazdu, takie jak masa całkowita, które uniemożliwiają identyfikację pojazdów na punktach poboru opłat. Spółka proponuje, aby ww. kategoryzacja była oparta o cechy zewnętrzne pojazdu, takie jak gabaryty czy liczba osi. STRABAG AG/Autostrada Centralna zwraca uwagę, że obniżenie stawek powinno być konsultowane z operatorami autostrad przed ich ogłoszeniem, gdyż obniżenie stawki może przyczynić się do zwiększenia ruchu oraz do wzrostu kosztów eksploatacyjnych, ponadto mechanizm pobierania opłat

podlega często zewnętrznemu audytowi. Autostrada Centralna zwróciła się z prośbą o potwierdzenie, że proponowane przepisy nie będą miały niekorzystnego wpływu na przedsięwzięcie oraz nie spowodują zmiany przychodów konsorcjum, obliczanych i płaconych z zastosowaniem „Gwarantowanych Stawek Opłat” wskazanych w dokumentacji przetargowej dotyczącej Autostrady A1 „Stryków I” – „Pyrzowice”. Gdańsk Transport Company S.A. zwraca uwagę, że „Zmiana Poboru Opłat” powinna być zgodnie z umową należycie zgłoszona z zastosowaniem postanowień rozdziału 59 umowy, określających czy „Zmiana Poboru Opłat” stanowi „Płatną Zmianę” czy „Zdarzenie Odszkodowawcze”. Zmiany do systemu klasyfikacji pojazdów będą miały – w ocenie GTC S.A. – wpływ na obecny system poboru opłat wdrażany zgodnie z umową i będą stanowić „Płatną Zmianę” lub „Zdarzenie Odszkodowawcze”. W ocenie spółki Autostrada Wielkopolska S.A. przyjęcie projektu w obecnym kształcie może skutkować „Zmianą Wymogów” i „Istotnym Negatywnym Zdarzeniem”, zgodnie z rozumieniem tych pojęć w Umowie Koncesyjnej projektu Autostrady Płatnej A-2 oraz roszczeniem Autostrady Wielkopolskiej S.A. o odszkodowanie, z tytułu negatywnej zmiany warunków finansowych funkcjonowania projektu A-2. Proponowana zmiana zdaniem spółki Autostrada Wielkopolska S.A. wprowadzi drastyczną zmianę w warunkach finansowych funkcjonowania projektu A-2, negatywnie wpływając na ustalony z rządem plan finansowy „Pierwszego Odcinka o Oddzielnym Finansowaniu” ustalony na podstawie określonego w aneksie nr 6 do Umowy Koncesyjnej zwrotu środków finansowych dla Koncesjonariusza z tytułu przejazdu przez autostradę pojazdów o wadze ponad 3,5 t. Ponadto spółka ta wskazuje, że wprowadzenie nowych kategorii pojazdów może przyczynić się do powiększenia szkody Koncesjonariusza, podnosząc jednocześnie, że brak jest przepisów określających skuteczne techniczne rozwiązania, mające na celu rozróżnienie pojazdów należących do poszczególnych kategorii.

W opinii Banku Gospodarstwa Krajowego zniesienie systemu winietowego jest rozwiązaniem jak najbardziej uzasadnionym w świetle rosnących wydatków na wypłatę rekompensat dla spółek koncesyjnych oraz wskazuje, że korzystnym rozwiązaniem byłoby skrócenie zapisanego w ustawie terminu

ważności kart opłat za przejazd, biorąc pod uwagę fakt, że cena winiety jest nieporównywalnie niższa od kwot, jakie są zwracane spółkom koncesyjnym za przejazd pojazdów ciężarowych. Bank Gospodarstwa Krajowego zwraca uwagę, że brak jest określonego szacunkowego kosztu systemu elektronicznego poboru opłat oraz kosztów urządzeń instalowanych w pojazdach, a projekt pomija kwestię terminów końcowych do uruchomienia nowych systemów poboru opłat. Bank Gospodarstwa Krajowego zwraca uwagę, że w art. 6 ust. 2 istnieją nieprecyzyjne zapisy stanowiące, że w zakresie opłat za przejazd autostradą ustalonych przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy tej ustawy, tylko gdy „ustalony system pobierania opłat za przejazd zmienia się w stopniu istotnym”. Na tym tle rodzi się pytanie, kto i na podstawie jakich kryteriów miałby decydować, w jakim stopniu zmienił się system poboru opłat. Podobnie Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zwraca uwagę na ten fakt, wskazując, że „zgodnie z przepisami przejściowymi art. 6 ust. 2 ustawy do opłat za przejazd autostradą, ustalonych przed dniem wejścia w życie ustawy (tak jak ma to miejsce w przypadku umowy) przepisy ustawy mają znaleźć automatyczne zastosowanie, jeżeli ustalony system pobierania opłat za przejazd autostradą jest zmieniany w stopniu istotnym po dniu wejścia ustawy w życie. Nie jest przy tym jasne, kto ma oceniać, czy ustalony system pobierania opłat zmienił się w stopniu istotnym. Można jednak domniemywać, że za taki przypadek będzie uznany fakt utraty ważności kart opłat winietowych z dniem 30 czerwca 2009 r. i tym samym brak przesłanek do dalszego wypłacania odpowiednich rekompensat na rzecz Koncesjonariusza.”

Uwagi zgłoszone do projektu ustawy w większości nie zostały uwzględnione, a odpowiedź na większość z nich znajduje się w uzasadnieniu do ustawy lub w samej treści przepisów projektu ustawy.

Koncepcja przyjęta przez Ministra Infrastruktury zakłada, że w pierwszej kolejności systemem opłaty elektronicznej zostaną objęte drogi krajowe o najwyższej klasie technicznej, czyli autostrady i drogi ekspresowe. Kwestionowana w konsultacjach wysokość stawki opłaty elektronicznej (2,50 zł) stanowi zarazem stawkę maksymalną. Ponadto obok tej stawki istnieje równoległe drugie ograniczenie wysokości stawki opłaty elektronicznej wyrażo-

ne w art. 13ha ust. 4 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Przepis ten ogranicza wysokość potencjalnej stawki opłaty elektronicznej do maksymalnej wysokości określonej zgodnie z metodologią wynikającą z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 13ha ust. 5 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Rozporządzenie określa zasady ustalenia stawki w powiązaniu z kosztami budowy i utrzymania każdego odcinka drogi, czyli zgodnie z postanowieniami wdrażanej dyrektywy 2006/38/WE. Wysokość stawek opłat elektronicznych nie będzie zatem mogła przekraczać wysokości stawek wyliczonych według kosztów faktycznie poniesionych dla danego odcinka drogi.

W projekcie ustawy zostały przyjęte zasady równego traktowania użytkowników dróg, przy zachowaniu zasady „użytkownik płaci”(w ocenie Ministra Infrastruktury nie ma podstaw do zwolnienia z opłat autobusów). Autostrady oraz drogi ekspresowe są drogami o najwyższym standardzie. Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej na drogach krajowych jest uzasadnione w świetle rosnących wydatków na budowę i utrzymanie dróg krajowych, zwłaszcza autostrad i dróg ekspresowych. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 6 ust. 1 projektu „do opłat za przejazd autostradą, wynikających z umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2, stosuje się przepisy dotychczasowe w zakresie sposobu pobierania tych opłat i ogłaszania ich wysokości oraz kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą.”

Warto podkreślić fakt, że zniesienie wymogu niepobierania opłat za przejazd autostradą od pojazdów, które posiadają ważną kartę opłaty za przejazd po drogach krajowych, i przywrócenie swobody prowadzenia działalności gospodarczej w tym zakresie spółkom koncesyjnym uzasadnia jednocześnie zniesienie tzw. rekompensat.

Ocena spółek koncesyjnych, że zniesienie rekompensat może powodować powstanie odpowiedzialności Skarbu Państwa, nie jest zasadna, ponieważ proponowana zmiana przywraca w istocie rzeczy stan prawny, jaki istniał w momencie zawierania umów z tymi spółkami koncesyjnymi.

Należy podkreślić, że wprowadzenie rekompensat nastąpiło od września 2005 r. i było w zamierzeniu rozwiązaniem tymczasowym, związanym z koniecznością likwidacji tzw. podwójności opłat, tj. likwidacją zakwestionowanego przez Komisję Europejską systemu opłat, w którym samochody ciężarowe uiszczają dwie niezależne opłaty za przejazd po tym samym odcinku drogi, tj. opłatę za przejazd po drogach krajowych (winieta) i jednocześnie opłatę za przejazd autostradą.

Przyjęcie takiego tymczasowego rozwiązania Polska deklarowała w listopadzie 2004 r. w trakcie rozmów z przedstawicielami Komisji Europejskiej, w których sprecyzowano okres przejściowy dla zachowania winiet – nie dłuższy niż trzy lata. Deklaracje strony polskiej przewidywały zarazem wprowadzenie po ww. okresie przejściowym w miejsce systemu winietowego – systemu elektronicznego poboru opłat opartego na długości przejazdu. Tym samym opłaty za przejazd autostradami oraz nowo wprowadzone opłaty elektroniczne na innych drogach krajowych – jako odnoszone do długości przejazdu – nie byłyby uznane w żadnym przypadku za niedopuszczalne, gdyż odnoszone byłyby do danego odcinka drogi, a nie do całej sieci, jak dotychczasowy system winietowy.

Wprowadzenie w 2005 r. rekompensat, a następnie ich zniesienie jest, zatem konsekwentną realizacją deklaracji strony polskiej z 2004 r. w szeroko rozumianej płaszczyźnie dostosowania prawa polskiego do Dyrektywy 99/62/WE, a obecnie także do Dyrektywy 2006/38/WE, a ponadto jest zgodne z kierunkami zmian w systemach poboru opłat w innych krajach europejskich.

Informacja o wyżej przedstawionych zamierzeniach w kwestii polityki opłat za korzystanie z dróg publicznych była wielokrotnie szeroko prezentowana nie tylko spółkom koncesyjnym, ale rozpowszechniona w mediach zarówno przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która prowadziła negocjacje ze spółkami koncesyjnymi, jak i ówczesnego Ministra Infrastruktury. Ponadto sprawa ta była wielokrotnie poruszana i wyjaśniana w toku prac legislacyjnych w Sejmie i Senacie RP, przy czym w posiedzeniach tych uczestniczyli również przedstawiciele spółek koncesyjnych. Wyjaśnienia za-

wierały informacje, że przewiduje się funkcjonowanie systemu rekompensat przez okres 1-2 lat pozwalającego na opracowanie zmian przepisów tworzących ramy prawne dla instytucjonalnego wdrożenia systemu elektronicznego poboru opłat.

W toku prac legislacyjnych w Sejmie RP były przedstawiane również – przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dane o ruchu na autostradach płatnych, z których wynikało, że system rekompensat będzie miał uzasadnienie ekonomiczne maksymalnie na 2-3 lata i to przy założeniu, że nie zwiększą się opłaty za przejazd autostradą i nie przybędą nowe płatne odcinki autostrad.

Praktyka pokazała że spółki podniosły opłaty za przejazd przed dniem wejścia w życie rekompensat, mimo że system rekompensat zdjął ryzyko ruchu ze spółek koncesyjnych kosztem Skarbu Państwa. Dodatkowo zwolnienie pojazdów ciężarowych od uiszczania opłat za przejazd autostradą doprowadziło do zasadniczego zwiększenia ruchu na autostradach płatnych (do 3,5 razy w przypadku Autostrady Wielkopolskiej SA) i w konsekwencji do znacznego zwiększenia przychodów spółek koncesyjnych, które jest finansowane przez Skarb Państwa.

W tym świetle nie znajdują uzasadnienia i budzą zastrzeżenia komentarze spółek koncesyjnych, które powołują się na możliwość odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa z tytułu zniesienia rekompensat, które z założenia były przewidziane jako rozwiązanie przejściowe i negocjowane ze spółkami przy tym założeniu.

W pierwszej kolejności należy ponownie wskazać, że po stronie spółek koncesyjnych istniała pełna świadomość tymczasowości przyjętych rozwiązań. Ponadto rozwiązania prawne dotyczące likwidacji rekompensat były procedowane jednocześnie z inną ustawą, tj. ustawą o zmianie ustawy o drogach publicznych, która stwarzała zarazem podstawy prawne do podjęcia prac na rzecz wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat, wskazując m.in. możliwe do zastosowania technologie.

Należy także wziąć pod uwagę, że u podstaw koncepcji opłat za przejazdy autostradami, w systemie BOT (build-operate-transfer), który wprowadzała

ustawa o autostradach płatnych leżało założenie, że partner prywatny z tytułu udzielenia mu wyłącznego prawa do budowy autostrady płatnej otrzymuje w zamian wyłączone prawo do jej eksploatacji w umówionym okresie, w tym w szczególności nieograniczone prawo do bezpośredniego poboru opłat od wszystkich pojazdów, niezależnie od ich masy całkowitej. Na bazie takiego założenia zostały zawarte umowy o budowę i eksploatację autostrad płatnych ze spółkami koncesyjnymi (1997 r.). Tego założenia nie zmieniono w toku dalszej realizacji projektów koncesyjnych. Rekompensaty, ograniczając w 2005 r. (czyli po wielu latach od zawarcia umów) prawo spółek koncesyjnych do poboru opłat od niektórych pojazdów, stanowiły jedynie o zwrocie środków finansowych z tytułu tego ograniczenia, tak aby nie pogorszyć sytuacji finansowej spółek koncesyjnych.

W przedmiotowym projekcie ustawy – w zakresie dotyczącym omawianej kwestii – następuje jedynie przywrócenie nieograniczonych praw spółek koncesyjnych do poboru opłat, a zatem powrót do stanu faktycznego prawnego i finansowego, jaki był uzgodniony w umowach ze spółkami koncesyjnymi przed dniem wejścia w życie systemu rekompensat. Jeżeli zatem jest to przywrócenie stanu poprzedniego, nie znajdują uzasadnienia uwagi spółek koncesyjnych dotyczące potencjalnej odpowiedzialności Skarbu Państwa. Ponadto zniesienie rekompensat nie wymaga dokonywania zmian w zawartych umowach o budowę i eksploatację autostrady.

Jeżeli spółki koncesyjne podtrzymywałyby tezę o pogorszeniu ich sytuacji finansowej z powodu zniesienia rekompensat, mogłoby to oznaczać, że uznają zarazem, że poziom tych rekompensat był zawyżony w stosunku do rzeczywiście ponoszonych nakładów w związku z utrzymaniem autostrady. Założeniem podstawowym wprowadzenia rekompensat było zachowanie sytuacji finansowej spółek koncesyjnych na analogicznym poziomie, jak wynikający z postanowień zawartej umowy o budowę i eksploatację autostrady.

Należy także wskazać, że jakkolwiek ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 155, poz. 1297) wprowadzająca system rekompensat nie określiła wyraźnie okre-

su wypłat rekompensat (w rozumieniu podania daty kalendarzowej), to jednak na aspekt czasowy i warunkowy przyjętych rozwiązań wskazuje także powiązanie finansowania rekompensat z jednego źródła, jaki stanowią przychody z winiet wpływające do Krajowego Funduszu Drogowego. Ponadto ustawodawca nie przewidział żadnego innego środka na finansowanie rekompensat.

Sposób sformułowania treści zasadniczego dla wprowadzonych zmian art. 37a ust. 4 ustawy potwierdza warunkowość i zarazem czasowy charakter wprowadzonych rozwiązań. Zgodnie z ratio legis tego przepisu istnieje bezpośrednia zależność między istnieniem opłat tzw. winietowych i okresem ich ważności, osiągnięta przez odesłanie do konkretnie wskazanego przepisu ustawy o transporcie drogowym, a prawem do niepobierania opłat od pojazdów, które posiadają ważne winiety. W konsekwencji od każdego pojazdu ciężarowego, który nie dysponuje ważną winietą, spółka koncesyjna ma obowiązek pobrania opłaty za przejazd w formie takiej, jak od samochodów osobowych, a zarazem nie przysługuje jej prawo do żądania rekompensaty.

Gdyby założyć sytuację, w której samochody ciężarowe nie posiadają wykupionych winiet – wszystkie mają obowiązek wnieść opłatę za przejazd autostradą bezpośrednio na rzecz spółki koncesyjnej. W tym świetle, także i w aktualnym stanie prawnym obowiązek wypłaty rekompensat z mocy prawa istnieje tylko, o ile istnieje, obowiązek uiszczania winiet.

Reasumując, w ocenie wnioskodawcy zapowiedzi spółek koncesyjnych o potencjalnej odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu zniesienia rekompensat nie znajdują dostatecznego uzasadnienia.

Odnosnie poglądu wyrażonego podczas konsultacji, że art. 6 ust. 2 projektu ustawy może budzić wątpliwości interpretacyjne, należy wskazać, że przepis ten jest wdrożeniem postanowienia zawartego w art. 7a ust. 3 dyrektywy 1999/62/WE, zgodnie z którym: „(...) Systemy pobierania opłat za przejazd obowiązujące już w dniu 10 czerwca 2008 r. lub te, na które, zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, wpłynęły oferty lub odpowiedzi na zaproszenie do udziału w procedurze negocjacji przed dniem 10 czerwca 2008 r., nie podlegają obowiązkowi zawartym w niniejszym ustępie w okre-

sie ich obowiązywania oraz pod warunkiem, że nie zostaną zmienione w znacznym stopniu. W projekcie doprecyzowano ten przepis poprzez odwołanie do zmian w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą.

III. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego

Zniesienie systemu winietowego oznacza brak wpływów z opłat winietowych z jednoczesnym brakiem konieczności wypłacania tzw. rekompensat spółkom koncesyjnym.

Z analiz przeprowadzonych w resorcie transporcie wynika, że pozostawienie systemu winietowego w dotychczasowym kształcie spowodowałoby już w 2009 r. sytuację, w której rekompensaty przewyższyłyby poziom wpływów uzyskiwanych z opłat winietowych.

Proponowane w niniejszym projekcie przejście na system opłat za przejazd oparty na przejechanym kilometrażu nie wiąże się z koniecznością wypłaty rekompensat. Należy oczekiwać, że do momentu wprowadzenia stawek opłat za przejazd po drogach krajowych pobieranych w systemie opłaty elektronicznej, odpływ ruchu z autostrad płatnych na drogi równoległe może sięgnąć 65%, co może wpłynąć na zwiększenie kosztów ich utrzymania i remontów, kosztów ekonomicznych wypadków drogowych oraz kosztów ekonomicznych zanieczyszczenia środowiska.

Jak wskazują doświadczenia innych krajów, zastosowanie elektronicznego poboru opłat przyczynia się do powrotu pojazdów na drogi płatne (zwiększenie komfortu przejazdu), a w każdym razie do zmniejszenia odpływu ruchu na drogi alternatywne. Odpływ ruchu na drogi alternatywne będzie dodatkowo zmniejszony przez objęcie elektronicznym poborem opłat dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych równoległych. Zwiększone koszty utrzymania dróg alternatywnych, będących w gestii jednostek samorządu terytorialnego, określono w OSR na str. 25. Koszty te, jak wskazano, dotyczyć będą dróg wojewódzkich, ponieważ drogi powiatowe, jako drogi o charakterze lokalnym wykluczają ze względów technicznych możliwość ich wykorzystania przez pojazdy ciężarowe jako trasy tranzytowe. Nie przewi-

duje się zmian w źródłach finansowania wydatków związanych z kosztami utrzymania dróg alternatywnych.

Należy mieć na uwadze, że wprowadzenie ustawy nie przywróci sytuacji sprzed września 2005 r., kiedy to obciążenie ruchem autostrad płatnych było znacznie mniejsze, a dróg krajowych czy wojewódzkich znacznie większe niż po wprowadzeniu możliwości skorzystania z bezpłatnego przejazdu autostradą na podstawie winiety. Sytuacja obecnie jest zdecydowanie inna, bowiem zwiększyła się sieć autostrad i dróg ekspresowych, która dalej będzie się dynamicznie zwiększać. Należy liczyć się z tym, że tylko ciężarówki poruszające się w transporcie regionalnym będą starały się zjechać na drogi równoległe. Przejazdy w ruchu międzyregionalnym i krajowym z ominięciem autostrad będą nieuzasadnione ekonomicznie (potencjalne oszczędności na opłatach nie będą równoważyły strat na czasie przejazdu).

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe konsekwencje budżetowe proponowanych zmian prawnych dla pierwszych 12 miesięcy od daty zniesienia opłat typu winietowego.

Konsekwencje budżetowe w systemie finansowania dróg krajowych (dane na podstawie danych dla 2008 r. w mln zł, w nawiasach podano wartości ujemne)

Zmniejszenie wpływów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłat winietowych (po odliczeniu kosztów prowizyjnych dla dystrybutorów)	(660)*
Zmiana przepływów finansowych do spółek koncesyjnych	612
Zwiększenie kosztów finansowych na sieci dróg równoległych (dodatkowe remonty na drogach krajowych i wojewódzkich)	(55)
Zwiększenie kosztów ekonomicznych zdarzeń drogowych i ofiar wypadków	(85)
Zwiększenie kosztów ekonomicznych zanieczyszczenia środowiska	(34)
Ogółem konsekwencje	(222)

* scenariusz realistyczny

Z szacunkowych analiz ekonomiczno-finansowych przeprowadzonych w resorcie transportu wynika, że pozostałe konsekwencje zniesienia systemu winietowego mogą wyrażać się w poniższych zdarzeniach i w poniższej skali:

- 1) spadek Produktu Krajowego Brutto kraju o 48 mln zł (0,004%),
- 2) wzrost inflacji maksymalnie o 0,003%,
- 3) wzrost importu o 14 mln USD (pogorszenie salda bilansu płatniczego),
- 4) spadek kosztów ekonomicznych eksploatacji pojazdów o 0,7 mln zł,
- 5) wzrost kosztów ekonomicznych czasu użytkowników dróg o 0,2 mln zł.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że zniesienie systemu winietowego nie oznacza wygaśnięcia ważności kart opłaty winietowej nabytych przed dniem 1 lipca 2008 r., a zatem karty opłaty winietowej pozostaną w obiegu do dnia 1 lipca 2009 r. Przewiduje się, że podmioty, które nabyły karty opłaty winietowej, mogą zwrócić się o zwrot opłaty na podstawie art. 7 projektu (zakłada się, że liczba kart opłaty winietowej pozostających w obiegu będzie systematycznie maleć). W konsekwencji przewiduje się, że do połowy 2009 r. może wystąpić konieczność wypłacenia ze środków Krajowego Funduszu Drogowego tzw. rekompensat dla spółek koncesyjnych z tytułu nieodpłatnego przejazdu po autostradzie płatnej samochodów ciężarowych, posiadających ważną kartę opłaty winietowej. Należy przy tym zaznaczyć, że od połowy 2008 r. do momentu wprowadzenia opłaty elektronicznej za przejazd po wybranych drogach krajowych Krajowy Fundusz Drogowy nie będzie uzyskiwać wpływów za korzystanie z infrastruktury drogowej (z wyjątkiem wpływów z opłat za przejazd autostradą, pobieranych na odcinkach autostradowych budowanych w systemie tradycyjnym). Przewiduje się, że Krajowy Fundusz Drogowy będzie w okresie od dnia 1 lipca 2008 r. do dnia 1 lipca 2009 r. obciążony wydatkami z tytułu rekompensat, których wielkość będzie systematycznie maleć (w 2009 r. w obiegu pozostaną już tylko winiety roczne). Jedyne miarodajne szacunki co do wielkości tych wydatków będzie można uzyskać na podstawie danych o sprzedaży winiet (przede wszystkim winiet rocznych) w ostatnich miesiącach sprzedaży winiet. Ponadto, proponowana regulacja przewiduje jeden miesiąc na złożenie wniosku o zwrot niewykorzystanej opłaty rocznej. Na początku sierpnia 2008 r. będzie możliwe na podstawie ilości winiet pozostających w obrocie określenie środków niezbędnych na zwrot opłaty oraz oszacowanie wielkości środków na wypłatę rekompensat do czerwca 2009 r.

Spowodowany zniesieniem systemu winietowego odpływ ruchu z autostrad płatnych na drogi równoległe spowoduje konieczność opracowania i wdrożenia programu ich zabezpieczenia (ronda, przewężenia i inne rozwiązania spowalniające ruch ciężarowy), co związane jest z kosztami, które również będą musiały zostać sfinansowane ze środków publicznych.

Koszty przedsięwzięć drogowych służących spowolnieniu ruchu ciężarowego na alternatywnych drogach równoległych do autostrad płatnych zostały uwzględnione w przewidywanych wielkościach kosztów związanych z utrzymaniem dróg alternatywnych (krajowych i samorządowych), które zostały przedstawione w OSR na stronach 24 i 25. Niektóre z tych przedsięwzięć będą realizowane w ramach działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej przewiduje się na zasadniczej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która zgodnie z postanowieniami Programu Budowy Dróg Krajowych powstanie w latach 2008-2012, przy czym, jak już wspomniano w uzasadnieniu, systemem tym będą objęte odcinki dróg budowane w systemie tradycyjnym. Odcinki dróg eksploatowane w ramach umów o budowę i eksploatację lub wyłącznie eksploatację autostrad będą mogły być objęte systemem, przy założeniu dokonania odpowiednich uzgodnień ze spółkami.

Szacuje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej sieci autostrad i dróg ekspresowych przyniesie, w zależności od przyjętych stawek tej opłaty, następujące korzyści finansowe dla sektora finansów publicznych:

Różnice między wpływami z systemu opłaty elektronicznej a wydatkami z tytułu zobowiązań wobec spółek koncesyjnych (wpływy netto)

Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t)	Stawka w zł (pojazdy ciężarowe o dmc powyżej 3,5 t)	Suma dla okresu 2011- 2020 (w mln zł, wartości rzeczywiste)
0,1	0,23	15 946
0,15	0,34	29 473
0,2	0,46	40 108

Przyjęto, że stawka opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich będzie stanowić 230% stawki za pojazdokilometr dla pojazdów lekkich na autostradach. Na drogach ekspresowych pojazdy ciężkie płać 80% stawki autostradowej.

Przewiduje się, że uzyskane wpływy netto zostaną przeznaczone na:

- 1) pokrycie krajowego wkładu własnego w projektach współfinansowanych przez Unię Europejską,
- 2) pokrycie kosztów budowy oraz eksploatacji (w tym ciężkiego utrzymania) odcinków autostrad i dróg ekspresowych, eksploatowanych przez stronę publiczną,
- 3) koszty związane z budową i eksploatacją systemu opłaty elektronicznej.

Z analiz wykonanych na potrzeby resortu transportu wynika, że przy objęciu opłatą elektroniczną zarówno sieci autostrad, jak i dróg ekspresowych, wpływy netto z opłat będą najwyższe. W tabeli poniżej porównano wpływy netto dla trzech wariantów:

- 1) wariant I – system opłaty elektronicznej za przejazd po autostradach i drogach ekspresowych,
- 2) wariant II – system opłaty elektronicznej za przejazd po autostradach,
- 3) wariant III – zachowanie obecnie obowiązującego systemu winietowego (przy czym zakłada się brak opłat za przejazd na sieci autostrad w przypadku pojazdów lekkich i realistyczny scenariusz wzrostu przychodów z opłat winietowych).

Porównanie wpływów netto dla trzech wariantów systemowych (w mln zł, wartości rzeczywiste)

Wariant I		Wariant II		Wariant III	
Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), autostrady i drogi ekspresowe	Suma dla okresu 2011-2020	Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), autostrady	Suma dla okresu 2011-2020	Obecny system opłat – winiety	Suma dla okresu 2011-2020
0,1	15 946	0,1	7 354	-	-13 342
0,15	29 473	0,15	17 411	-	
0,2	40 108	0,2	22 936	-	

Przyjęto, że stawka opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich będzie stanowić 230% stawki za pojazdokilometr dla pojazdów lekkich na autostradach. Na drogach ekspresowych pojazdy ciężkie płacą 80% stawki autostradowej.

Mając na uwadze powyższe, projektowany akt prawny może przynieść następujące skutki finansowe dla sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów:

- wydatki Krajowego Funduszu Drogowego zmniejszą się w wyniku likwidacji rekompensat wypłacanych spółkom koncesyjnym oraz wyeliminowania zagrożenia wypłacania środków finansowych z tytułu wystąpienia zdarzenia polegającego na niezrealizowaniu gwarantowanego poziomu przychodów. W przypadku zachowania obecnie obowiązujących przepisów przewidywana wielkość wypłacanych rekompensat wraz z wielkością środków z tytułu niezrealizowania gwarantowanego poziomu przychodów do 2012 r. w jednej z umów o budowę i eksploatację autostrady (w tym roku do użytku zostanie oddana zasadnicza sieć autostrad i dróg ekspresowych) przedstawia się następująco:

2008	2009	2010	2011	2012
814,7*	1 380,3	1 559,8	2 423,4	2 540,6

*w mln zł

Ponadto wydatki Krajowego Funduszu Drogowego zmniejszą się w związku z likwidacją kart opłaty drogowej (wydatki na druk kart opłat drogowych). Zostaną wyeliminowane również inne koszty funkcjonowania systemu karty opłaty drogowej, np. koszty obsługi systemu i dystrybucji ponoszone przez działające przy Ministrze Transportu gospodarstwo pomocnicze – Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego.

- wpływy Krajowego Funduszu Drogowego zmniejszą się w wyniku likwidacji kart opłaty drogowej, w następujący sposób:

2008	2009	2010	2011	2012
660,3*	705,8	821,1	859,4	899,3

*w mln zł

- wpływy Krajowego Funduszu Drogowego w związku z wprowadzeniem systemu opłaty elektronicznej wyniosą (symulacja dla okresu 2008-2012):

2008	2009	2010	2011	2012
623*	900	1 146	1 468	1 871

* w mln zł, kwoty odzwierciedlają przychody brutto z opłat pobieranych na autostradach i drogach ekspresowych od pojazdów ciężarowych o dmc pow. 3,5 t, przy stawce opłaty – 0,46 gr na autostradach i 0,36 gr na drogach ekspresowych

- wydatki Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad związane z utrzymaniem sieci dróg krajowych (dróg alternatywnych), w związku ze zniesieniem winiet i wprowadzeniem systemu opłaty elektronicznej na autostradach i drogach ekspresowych wzrosną w następujący sposób:

	2008	2009	2010	2011	2012
Wzrost wydatków na remonty dróg krajowych	80,0*	112,1	136,7	182,3	178,5
Wzrost wydatków na remonty dróg ekspresowych	0,2	0,2	0,2	0,5	0,4
Łączne wydatki	80,2	112,3	136,9	182,8	178,9

*w mln zł, wzrost przeciętnych wydatków na remonty

- koszty wdrożenia i funkcjonowania systemu opłaty elektronicznej będą zależne od przyjętego rozwiązania technologicznego oraz instytucjonalnego. W przypadku wyboru, w drodze rozporządzenia, zgodnie z projektowanym art. 13 i ust. 6 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych, technologii mikrofalowej koszty te mogą kształtować się średniorocznie na poziomie od 10 do 20% przychodów (doświadczenia innych krajów europejskich). W przypadku wyboru technologii satelitarnej, koszty te będą wyższe.

Koszty wdrożenia i funkcjonowania systemu opłaty elektronicznej mogą obejmować: koszty budowy i utrzymania systemu (ponoszone w okresie umowy zawartej z operatorem systemu – finansowane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego z przychodów z tych opłat), koszty strony publicznej (np. koszty nowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego i innych podmiotów dokonujących kontroli w systemie opłat), koszty utworzenia i wynagrodzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia w przypadku powierzenia jej poboru opłat lub koszty administracyjne w przypadku zarządzania systemem przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Najnowsze doświadczenia czeskie wskazują, że koszty wdrożenia systemu elektronicznego opłaty elektronicznej (w technologii mikrofalowej) zwracają się w okresie siedmiu miesięcy od rozpoczęcia poboru opłat. Szczegółowe koszty wdrożenia systemu elektronicznego poboru opłat zostaną określone na etapie opracowania studium wykonalności, które będzie stanowić podstawę podjęcia decyzji o wdrożeniu tego systemu przez Radę Ministrów.

Należy spodziewać się, że projektowane zmiany ustawowe wpłyną ujemnie na budżety jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności województw, przy przeniesieniu ruchu na drogi o niższym standardzie wskutek eliminacji systemu winietowego (powrót do opłat typu myto na autostradach). Należy tu jednak zwrócić uwagę na to, że w związku z przeniesieniem części ruchu na drogi wojewódzkie mogą się zwiększyć dochody województw z uwagi na zmiany w otoczeniu gospodarczym danego województwa, co może zrównoważyć wzrost wydatków. Przeniesienie ruchu ciężkiego na drogi alternatywne z jednej strony spowoduje wzrost kosztów ich utrzymania, z drugiej natomiast może wpłynąć na wzrost wartości dodanej w sektorze usług przydrożnych i w sektorze produkcji i dystrybucji paliw płynnych (wzrost wpływów z podatków dochodowych od osób fizycznych i prawnych). Należy oczekiwać, że zwiększenie zapotrzebowania na usługi gastronomiczne i bazę noclegową oraz paliwa płynne będzie bezpośrednim skutkiem zwiększonego ruchu i wydłużonego czasu podróży. W związku z tym nastąpi wzrost zatrudnienia w tych sektorach. Należy oczekiwać, że wzrost zatrudnienia nastąpi również w sektorze transportu drogowego, co będzie następstwem wzrostu czasu pracy kierowców.

Przewiduje się, że wydatki wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego na utrzymanie dróg w związku z przeniesieniem części ruchu ciężarowego na drogi alternatywne o niższej kategorii zwiększą się w okresie 2008-2012 o następujące kwoty:

Wzrost przeciętnych wydatków na remonty dróg wojewódzkich w przypadku objęcia systemem opłaty elektronicznej autostrad lub autostrad i dróg ekspresowych (w mln zł)

	2008	2009	2010	2011	2012
Objęcie autostrad i dróg ekspresowych opłatą za przejazd	108,3	162,1	164,3	203,4	208,6
Objęcie autostrad opłatą za przejazd	17,8	25,7	42,1	50,7	50,7

Efekt ten może być neutralizowany przez podejmowanie działań prawnych, organizacyjnych i inżynierskich zabezpieczających drogi alternatywne przed zwiększonym ruchem ciężkim.

Rozszerzanie sieci dróg objętych opłatą elektroniczną może spowodować większe koszty utrzymania dróg ponoszone przez jednostki samorządowe, ponieważ ruch będzie przenosił się na drogi nie objęte systemem. Analizy wskazują jednak, że wprowadzenie opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężkich na drogach ekspresowych zmniejszy efekt odpływu ruchu z autostrad na drogi alternatywne. A zatem ucieczka ruchu na drogi alternatywne będzie stosunkowo najmniejsza przy objęciu opłatą łącznie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Proponowane rozwiązania umożliwiają wprowadzenie opłaty elektronicznej na określonych odcinkach pozostałych dróg krajowych, jednak z uwagi na to, że system powinien obejmować swoim zasięgiem drogi o najwyższym standardzie, zasadne jest wprowadzenie opłat w pierwszej kolejności na autostradach i drogach ekspresowych. Tylko w uzasadnionych przypadkach, przy spodziewanym dużym odpływie ruchu na drogi alternatywne, system będzie stosownie rozsze-

rzany na pozostałe drogi krajowe, jeśli tylko pozwoli na to zastosowana technologia poboru opłat.

Ponadto należy uwzględnić, że analizą nie objęto dróg powiatowych ze względu na fakt, że ich celem jest zapewnienie połączeń między ośrodkami powiatowymi. Oznacza to, że są wykorzystywane przede wszystkim w celu zaspokojenia lokalnych potrzeb komunikacyjnych. Jest to pochodną ich ograniczonej nośności, wąskiego przekroju poprzecznego, nośności obiektów inżynierskich (licznych przepustów, mostów i wiaduktów) wykluczających możliwość ich wykorzystania przez pojazdy ciężarowe jako trasy tranzytowej.

W tabeli poniżej przedstawiono wpływy netto skorygowane o koszty utrzymania dróg alternatywnych dla wariantu I i wariantu II.

Wpływy netto w okresie 2011-2020 z uwzględnieniem kosztu utrzymania dróg alternatywnych dla wariantu I (w mln zł, wartości rzeczywiste)

	Wpływy netto (1)	Koszt utrzymania dróg alternatywnych (2)	Wpływy netto skorygowane (1-2)	Relacja kosztu utrzymania dróg alternatywnych do wpływów netto (2/1) (w %)
Wariant I				
A, S 0,1	15 946	2 220	13 726	13,9
A, S 0,15	29 473	3 251	26 222	11,0
A, S 0,2	40 108	5 051	35 057	12,5
Wariant II				
A 0,1	7 354	1 611	5 743	21,9
A 0,15	17 411	2 259	15 152	12,9
A 0,2	22 936	3 250	19 686	14,1

Koszt utrzymania dróg alternatywnych oznacza łączny koszt ponoszony z tytułu zwiększonego natężenia na drogach alternatywnych pokrywany ze środków budżetowych państwa i jednostek samorządu terytorialnego

Koszt utrzymania dróg alternatywnych może ulec zmniejszeniu po wdrożeniu programu zabezpieczenia dróg alternatywnych przed zwiększeniem natężenia ruchu.

Przewiduje się, że wprowadzenie opłaty elektronicznej pociągnie za sobą również skutki dla gospodarki narodowej, niezwiązane z bezpośrednimi przepływami finansowymi, czyli:

- 1) koszty zmiany ilości zdarzeń drogowych związanych ze zmienionym ruchem na poszczególnych kategoriach dróg,
- 2) koszty zwiększenia lub korzyści ze zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego,
- 3) koszty ekonomiczne czasu użytkowników dróg.

W tabeli poniżej przedstawiono efekt finansowy systemu opłat dla sektora publicznego z uwzględnieniem wpływu kosztów utrzymania dróg alternatywnych oraz kosztów i korzyści ekonomicznych dla każdego z wariantów:

Efekt finansowy systemu opłaty elektronicznej dla sektora publicznego (w mln zł, wartości rzeczywiste)

Wariant I		Wariant II		Wariant III	
Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), autostrady i drogi ekspresowe	Efekt finansowy	Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), autostrady	Efekt finansowy	Obecny system opłat winiety	Efekt finansowy
0,1	7 084	0,1	448	-	-13 342
0,15	14 771	0,15	5 384	-	
0,2	15 525	0,2	3 277	-	

Wariant oparty na opłatach typu winietowego przyjęto jako wariant bazowy

Z przedstawionych danych wynika, że najbardziej efektywny dla sektora finansów publicznych jest wariant I, czyli objęcie opłatą elektroniczną autostrad i dróg ekspresowych.

IV. Wpływ regulacji na rynek pracy

Pobieranie opłat w systemie opłaty elektronicznej będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy – szacuje się, że powstanie ok. 700 miejsc pracy. Również zniesienie systemu winietowego i powrót do myta tradycyjnego na autostradach płatnych, czyli pobierania opłaty za przejazd zależnej od liczby przejechanych kilometrów będzie miał efekt pozytywny – wzrost zatrudnienia o ok. 500 osób, spowodowany przez wzrost czasu pracy kierowców oraz wzrost popytu na usługi na drogach równoległych.

V. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Zniesienie opłat typu winietowego spowoduje zmniejszenie obciążeń finansowych przewoźników. Należy jednak zaznaczyć, że za przejazd po istniejących odcinkach autostrad płatnych przewoźnicy będą zobligowani do uiszczania opłat bezpośrednich według obowiązującej taryfy opłat. Do czasu wprowadzenia systemu opłaty elektronicznej na wybranych odcinkach dróg krajowych przewoźnicy będą obowiązani zatem tylko do ponoszenia opłat na odcinkach autostrad płatnych.

Wdrożenie systemu opłaty elektronicznej wiązać się będzie z wprowadzeniem zasady, że stawka opłaty będzie odzwierciedlać faktyczny koszt zużycia drogi przez użytkownika. Wymusi to zrationalizowanie kosztów przez wszystkie podmioty, które korzystają z dróg publicznych, wykorzystujące pojazdy o dmc powyżej 3,5 t. Ponadto należy oczekiwać, że nastąpi zwiększenie racjonalności w strukturze przewozów, tj. zmniejszenie udziału pustych przejazdów dalekobieżnych oraz przeniesienie części przewozów towarowych i osobowych na alternatywne środki transportu (w szczególności transport kolejowy).

VI. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Nie przewiduje się wpływu projektowanych zmian ustawowych na sytuację i rozwój regionów. Zakres pozytywnych efektów finansowych związanych ze spodziewanym wzrostem zatrudnienia i popytu na usługi na drogach równoległych oraz zmiana stopnia obciążenia przewoźników opłatami za przejazd będą zależęć od zakresu sieci dróg krajowych, na których będzie wpro-

dzony system opłaty elektronicznej. Obszaru tego na obecnym etapie przygotowań do wprowadzenia systemu opłaty elektronicznej nie można jednoznacznie wyodrębnić.

VII. Wskazanie źródeł finansowania

Przewiduje się, że system opłaty elektronicznej może zostać sfinansowany z wpływów, które przyniesie wprowadzenie opłat. Do jego budowy mogą również zostać wykorzystane środki unijne.

Doświadczenia europejskie wskazują, że koszty budowy i eksploatacji systemu opłaty elektronicznej można finansować w drodze umowy zawartej z operatorem typu BOT ze środków operatora. Zabezpieczeniem w tego rodzaju transakcjach są przewidywane wpływy z opłat.

Koszty systemu opłaty elektronicznej ponoszone bezpośrednio przez stronę publiczną będą obciążać budżety poszczególnych organów (np. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Głównego Inspektora Transportu Drogowego), a w przypadku powierzenia przedsięwzięcia drogowej spółce specjalnego przeznaczenia – Krajowy Fundusz Drogowy. Koszt wdrożenia systemu zostanie określony w kompleksowych opracowaniach, w szczególności w analizie wykonalności wdrożenia systemu opłaty elektronicznej na określonej sieci drogowej.

Załącznik do Oceny Skutków Regulacji

Szczegółowa analiza wpływu proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw rozwiązań na stan finansów publicznych.

Analiza wpływu proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw rozwiązań na stan finansów publicznych została przygotowana z uwzględnieniem:

- utraconych korzyści z tytułu kart opłaty drogowej,
- potencjalnych przychodów z tytułu opłat rzeczywistych,
- różnic między prognozami przychodów z tytułu wpływów ze sprzedaży karty drogowej oraz prognozy przychodów opłat rzeczywistych,
- prognozy zobowiązań Skarbu Państwa w zależności od przyjętego systemu.
- salda wydatków z tytułu rekompensat dla koncesjonariuszy w przypadku niedokonywania zmiany obecnego stanu prawnego i utrzymania zwolnienia pojazdów ciężarowych z wykupioną kartą opłaty drogowej z opłat rzeczywistych oraz refundacji dla koncesjonariuszy w przypadku zmiany prawa,
- analizy skutków finansowych funkcjonowania okresu przejściowego,
- prognozy skutków finansowych dla finansów publicznych.

1. Utracone przychody z tytułu kart opłaty drogowej.

W ocenie resortu zniesienie obowiązku posiadania kart opłaty drogowej oznaczać będzie zaniechanie generowania jakichkolwiek wpływów do budżetu państwa z tego tytułu.

Scenariusz realistyczny wpływów z tytułu kart opłaty drogowej przedstawia się następująco:

- 1) 2007 r. – 511 880 tys. zł
- 2) 2008 r. – 536 760 tys. zł
- 3) 2009 r. – 562 472 tys. zł
- 4) 2010 r. – 647 907 tys. zł

- 5) 2011 r. – 688 940 tys. zł
- 6) 2012 r. – 724 232 tys. zł
- 7) 2013 r. – 745 754 tys. zł
- 8) 2014 r. – 775 719 tys. zł
- 9) 2015 r. – 932 202 tys. zł
- 10) 2016 r. – 971 065 tys. zł
- 11) 2017 r. – 1 011 092 tys. zł
- 12) 2018 r. – 1 052 335 tys. zł
- 13) 2019 r. – 1 094 666 tys. zł
- 14) 2020 r. – 1 137 996 tys. zł

Z powyższego wynika, że wpływy z kart opłaty drogowej kształtują się średniorocznie na poziomie 813 787 tys. zł.

2. Potencjalne przychody z tytułu opłat rzeczywistych.

Przeanalizowano 2 warianty rzeczywistego poboru opłat, tj.

- 1) Wariant A, 10 gr, oznaczający pobór opłat na autostradach, w wysokości 10 gr za km od samochodów osobowych i 23 gr za km od samochodów ciężarowych,
- 2) Wariant A S, 20 gr, oznaczający pobór opłat na autostradach i drogach ekspresowych, w wysokości 20 gr za km od samochodów osobowych na autostradach (na drogach ekspresowych bez opłat) i 46 gr za km na autostradach oraz 36 gr za km na drogach ekspresowych dla pojazdów ciężarowych,
- 3) Założenie – pierwsze wpływy z opłat rzeczywistych pojawią się na całej sieci (z wyjątkiem odcinków koncesyjnych autostrad) w 2013 r. (pełne wdrożenie; przed 2013 r. na sieci drogowej możliwe jest wdrożenie ograniczone – pilotażowe).

Prognozowane średnioroczne przychody z tytułu opłat rzeczywistych kształtują się na poziomie od 3 000 191 tys. zł do 6 527 846 tys. zł w zależności od przyjętego wariantu.

Tabela 1. Potencjalne przychody z tytułu opłat rzeczywistych (tys. zł).

Wariant A, 10 gr

tys. zł

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A, 10 gr	2 600 073	2 759 519	2 928 869	2 998 405	3 069 595	3 142 479	3 217 096	3 293 490

Wariant A, S, 20 gr

tys. zł

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A, S, 20 gr	5 023 961	5 487 302	5 997 048	6 337 065	6 706 038	7 107 133	7 543 902	8 020 319

Równoległe dla okresu 2008-2013 przyjęto założenia, że opłaty rzeczywiste będą pobierane wyłącznie na odcinkach autostrad zrealizowanych w systemie partnerstwa prywatno-publicznego. Przychody z tego tytułu zostały przedstawione na podstawie wyników z modeli finansowych projektów koncesyjnych.

1. Wariant A (10gr/km) – średniorocznie 0,86 mld zł
2. Wariant A, S (20 gr/km) – średniorocznie 0,88 mld zł

Tabela 2. Przychody z tytułu opłat rzeczywistych na odcinkach koncesyjnych (tys. zł)

Lp.	Nazwa	Okres				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	Wariant A (10 gr) (tys. zł)	500 192	636 980	705 689	1 210 398	1 273 816
2	Wariant A, S (20 gr) (tys. zł)	433 704	555 639	620 971	1 351 195	1 442 163

3. Różnica między prognozami przychodów z tytułu wpływów ze sprzedaży karty drogowej oraz prognozy przychodów opłat rzeczywistych.

W początkowym okresie funkcjonowania opłat rzeczywistych przychody z systemu opłat rzeczywistych są mniejsze niż przychody generowane z tytułu karty opłaty drogowej. Zależnie od przyjętego wariantu kształtują się na poziomie

od (-) 36 568 tys. zł (wariant A, 10 gr) do 6 882 323 tys. zł (wariant A,S, 20 gr).
Dokładne szacunki przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3. Różnica między przychodami z opłat rzeczywistych a przychodami ze sprzedaży kart opłaty drogowej (tys. zł)

Wariant A, 10 gr – różnica między wpływami z systemu opłat rzeczywistych a wpływami z tytułu sprzedaży kart opłaty drogowej (znak ujemny oznacza niekorzyść nowego systemu, tj. mniejsze przychody)

tys. zł

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-36 568	74 508	57 782	521 458	549 584	1 854 319	1 983 800	1 996 667	2 027 340	2 058 503	2 090 144	2 122 430	2 155 494

Wariant A, S, 20 gr – różnica między wpływami z systemu opłat rzeczywistych a wpływami z tytułu sprzedaży kart opłat drogowej (znak ujemny oznacza niekorzyść nowego systemu, tj. mniejsze przychody)

tys. zł

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-103 056	-6 833	-26 936	662 255	717 931	4 278 207	4 711 583	5 064 846	5 366 000	5 694 946	6 054 798	6 449 236	6 882 323

4. Prognozy zobowiązań Skarbu Państwa w zależności od przyjętego systemu.

Implementacja przedmiotowego projektu ustawy będzie miała wpływ na kwestię zobowiązań strony publicznej (Skarbu Państwa) wobec obecnych i przyszłych spółek budujących i eksploatujących odcinki autostrad płatnych w ramach systemu partnerstwa publiczno-prywatnego. Dokonano analizy 2 przypadków.

- Przypadek 1 – brak wdrożenia przedmiotowego projektu ustawy pozostawienie jej w niezmienionej treści, zgodnie z którą pojazdy ciężarowe z wykupioną kartą opłaty drogowej są zwolnione z uiszczania opłat rzeczywistych za przejazd autostradą i innymi drogami publicznymi – tzw. wariant „bez opłat”,
- Przypadek 2 – wprowadzenie w życie przedmiotowego projektu ustawy i zniesienie zwolnienia pojazdów ciężarowych z opłat rzeczywistych za autostrady i inne drogi publiczne.

Dla wariantu tzw. „bez opłat” polegającego na pozostawieniu kart opłaty drogowej oraz zwolnieniu pojazdów ciężarowych posiadających kartę opłaty drogowej

z opłat za korzystanie z autostrady, zobowiązania strony publicznej względem wszystkich koncesjonariuszy autostrad płatnych prognozowane są na poziomie od 661 039 tys. zł (2007 r.) do 2 450 920 tys. zł (2020 r.).

Zobowiązania strony publicznej względem wszystkich koncesjonariuszy autostrad płatnych będą się kształtowały na poziomie przedstawionym w poniższej tabeli 4.

Tabela 4. Prognozy zobowiązań Skarbu Państwa w „wariancie bez opłat” (tys. zł).

tys. zł

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Wariant „bez opłat”	661 039	592 180	711 022	1 063 423	2 013 744	2 080 749	2 111 636
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wariant „bez opłat”	2 154 908	2 216 228	2 340 836	2 347 685	2 362 101	2 395 920	2 450 920

Dla scenariusza A, 10 gr (opłaty pobierane tylko na autostradach, stawka bazowa równa 10 gr) zobowiązania strony publicznej względem wszystkich koncesjonariuszy autostrad płatnych będą się kształtowały na poziomie przedstawionym w poniższej tabeli 5.

Tabela 5. Prognozy zobowiązań Skarbu Państwa w zależności od przyjętego wariantu (tys. zł)

tys. zł

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
A, 10 gr	602 273	500 192	624 540	956 628	1 842 243	1 918 078	1 974 665
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A, 10 gr	2 030 094	2 101 547	2 234 747	2 257 345	2 286 768	2 338 789	2 396 796

5. Saldo wydatków z tytułu rekompensat dla koncesjonariuszy w przypadku niedokonywania zmiany obecnego stanu prawnego i utrzymania zwolnienia pojazdów ciężarowych z wykupioną kartą opłaty drogowej z opłat rzeczywistych oraz refundacji dla koncesjonariuszy w przypadku zmiany prawa.

Przeprowadzona została wnikliwa analiza dla następujących scenariuszy:

- Wariant A, 10 gr – różnica między wydatkami na refundacje dla koncesjonariuszy w przypadku zmiany prawa a wydatkami w przypadku pozostawienia niezmiennego stanu prawnego i utrzymania zwolnienia

z opłat pojazdów ciężarowych posiadających kartę opłaty drogowej (znak ujemny oznacza korzyści nowego systemu, tj. mniejsze wydatki);

- Wariant A, S, 20 gr – różnica między wydatkami na refundacje dla koncesjonariuszy w przypadku zmiany prawa a wydatkami w przypadku pozostawienia niezmienionego stanu prawnego i utrzymania zwolnienia z opłat pojazdów ciężarowych posiadających kartę opłaty drogowej (znak ujemny oznacza korzyści nowego systemu, tj. mniejsze wydatki).

Analiza potwierdza korzyści nowego systemu ze względu na fakt zmniejszenia wydatków Skarbu Państwa na poziomie od 51 124 tys. zł do nawet blisko 350 000 tys. zł (zależnie od przyjętego wariantu). Dokładne szacunki przedstawione są w załączonej tabeli 6.

Tabela 6. Saldo wydatków z tytułu rekompensat dla koncesjonariuszy w przypadku zachowania obecnego stanu prawnego i zachowania zwolnienia pojazdów ciężarowych z opłat rzeczywistych oraz refundacji dla koncesjonariuszy w przypadku zmiany prawa

Wariant A, 10 gr

tys. zł

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-91 988	-86 482	-106 795	-171 501	-162 671	-136 971	-124 814	-114 681	-106 089	-90 340	-75 333	-57 131	-54 124

Wariant A, S, 20 gr

tys. zł

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-145 853	-153 927	-204 451	-344 789	-328 157	-293 663	-281 558	-259 277	-241 925	-218 056	-198 472	-174 470	-164 846

6. Analiza skutków finansowych funkcjonowania okresu przejściowego.

Szczegółowej analizie poddano tzw. okres przejściowy, czyli okres od dnia 1 lipca 2008 r. do dnia 30 czerwca 2009 r., w którym utrzymują ważność winiety roczne zakupione do dnia 30 czerwca 2008 r.

Dokonano założenia, że w przypadku winiety dziennych, siedmiodniowych oraz miesięcznych przychody z ich tytułu w 2008 r. będą równe połowie przychodów prognozowanych na 2008 r. W przypadku winiety rocznych przyjęto, że winiety zakupione w 2008 r., ale przed dniem 30 czerwca 2008 r. zostaną zwrócone. W związku z tym przychody z tytułu sprzedaży karty opłaty drogowej za 2008 r.

zostały odpowiednio zmniejszone. Ponadto przyjęto, że część kierowców zdecyduje się wykupić winiety roczne przed dniem 30 czerwca 2008 r. Szacunku przychodów z tego tytułu opracowano dla wielu wariantów (procent pojazdów, dla których zostanie wykupiona winieta roczna). Równolegle zostały oszacowane zobowiązania Skarbu Państwa z tytułu refundacji dla koncesjonariuszy autostrad płatnych w związku ze zwolnieniem pojazdów posiadających winiety roczne w okresie przejściowym.

W przedmiotowej analizie obliczono zmniejszone przychody z tytułu sprzedaży kart opłaty drogowej w 2008 r. W rzeczywistości początkowe wpływy z tytułu sprzedaży kart rocznych mogą być wyższe, jednak konieczne będzie dokonywanie zwrotów środków za karty opłaty drogowej, które zostaną zwrócone zgodnie z przepisami prawa. Z tego też powodu w połowie 2008 r. zaistnieje konieczność zgromadzenia odpowiednich środków na dokonywanie wypłat.

Skutki finansowe (saldo) funkcjonowania okresu przejściowego zależnie od przyjętego wariantu oscylują na poziomie od (-)27 888 tys. zł do (-)518 608 tys. zł. Dokładne estymacje przedstawiono w poniższej tabeli 7.

Tabela 7. Skutki finansowe (saldo) funkcjonowania okresu przejściowego. Wariant najbardziej/najmniej korzystny (tys. zł).

Wariant 0% – wariant najbardziej korzystny

tys. zł

	2008	2009	Razem
Wpływy z tytułu kart opłaty drogowej	276 918	0	276 918
Refundacje	304 807	0	304 807
Saldo okresu przejściowego	-27 888	0	-27 888

Wariant 70% – wariant najmniej korzystny

tys. zł

	2008	2009	Razem
Wpływy z tytułu kart opłaty drogowej	365 944	0	365 944
Refundacje	518 172	366 380	884 552
Saldo okresu przejściowego	-152 228	-366 380	-518 608

7. Prognoza skutków finansowych dla finansów publicznych.

W poniższej tabeli 8 skutki finansowe dla finansów publicznych (tys. zł) przedstawiono zestawienie salda przychodów, salda wydatków oraz salda funkcjonowania okresu przejściowego wraz z podsumowaniem wyników dla finansów publicznych (saldo przychodów pomniejszone o saldo wydatków powiększone o saldo okresu przejściowego). Ze względu na założenia przyjęte przy szacowaniu potencjalnych przychodów w okresie 2008-2013 (opłaty pobierane wyłącznie na odcinkach koncesyjnych) saldo przychodów w tym okresie może być zawyżone, co oznacza, że wynik dla finansów publicznych może być bardziej korzystny niż w rzeczywistości. Należy liczyć się z tym, że w początkowym okresie funkcjonowania nowych przepisów wprowadzonych przedmiotowym projektem ustawy, strona publiczna będzie ponosić wyższe zobowiązania niż osiągnie rzeczywiste wpływy. Szacunkowy wynik finansowy jest korzystny dla strony publicznej. Oscyluje na poziomie od (-)2 855 tys. zł do 7 047 169 tys. zł (zależnie od przyjętego wariantu).

Tabela 8. Skutki finansowe dla finansów publicznych (tys. zł). Wariant najbardziej/najmniej korzystny

Wariant 10%

tys. zł

A, S, 20 gr		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Saldo przychodów	a	-103 056	-6 833	-26 936	662 255	717 931	4 278 207	4 711 583	5 064 846	5 366 000	5 694 946	6 054 798	6 449 236	6 882 323
Saldo wydatków	b	-145 853	-153 927	-204 451	-344 789	-328 157	-293 663	-281 558	-259 277	-241 925	-218 056	-198 472	-174 470	-164 846
Saldo okresu przejściowego	c	-45 652	-52 340	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wynik dla finansów publicznych	a-b+c	-2 855	94 754	177 515	1 007 044	1 046 088	4 571 870	4 993 141	5 324 123	5 607 925	5 913 002	6 253 270	6 623 706	7 047 169

Wariant 20%

tys. zł

A, 10 gr		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Saldo przychodów	a	-36 568	74 508	57 782	521 458	549 584	1 854 319	1 983 800	1 996 667	2 027 340	2 058 503	2 090 144	2 122 430	2 155 494
Saldo wydatków	b	-91 988	-86 482	-106 795	-171 501	-162 671	-136 971	-124 814	-114 681	-106 089	-90 340	-75 333	-57 131	-54 124
Saldo okresu przejściowego	c	-63 415	-104 680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wynik dla finansów publicznych	a-b+c	-7 995	56 310	164 577	692 959	712 255	1 991 290	2 108 614	2 111 348	2 133 429	2 148 843	2 165 477	2 179 561	2 209 618

A, S, 20 gr		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Saldo przychodów	a	-103 056	-6 833	-26 936	662 255	717 931	4 278 207	4 711 583	5 064 846	5 366 000	5 694 946	6 054 798	6 449 236	6 882 323
Saldo wydatków	b	-145 853	-153 927	-204 451	-344 789	-328 157	-293 663	-281 558	-259 277	-241 925	-218 056	-198 472	-174 470	-164 846
Saldo okresu przejściowego	c	-63 415	-104 680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wynik dla finansów publicznych	a-b+c	-20 618	42 414	177 515	1 007 044	1 046 088	4 571 870	4 993 141	5 324 123	5 607 925	5 913 002	6 253 270	6 623 706	7 047 169

8. Koszty budowy lub dostosowania oraz koszty utrzymania i eksploatacji systemu opłaty elektronicznej.

Celem ustalenia pełnego wpływu na stan finansów publicznych rozwiązań proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wskazane jest uwzględnienie kosztów budowy/dostosowania oraz kosztów utrzymania i eksploatacji systemu opłaty elektronicznej.

9. Analiza techniczno-ekonomiczna systemu opłaty elektronicznej w Polsce.

Przygotowana została analiza techniczno-ekonomiczna systemu opłaty elektronicznej (Electronic Fee Collection – EFC), w ramach której dokonano wstępnych oszacowań wysokości nakładów inwestycyjnych oraz kosztów eksploatacji różnych wariantów systemów poboru opłat. Analizie poddano wyłącznie system DSCR (mikrofalowy) elektronicznego poboru opłat, pominięto analizę systemu GNSS (satelitarny).

W ramach prac przeanalizowano następujące warianty systemów poboru opłat:

- Single lane tolling without EFC – tradycyjny system ręcznego poboru opłat,
- Single lane tolling with EFC – system ręcznego poboru opłat oraz elektronicznego poboru opłat z bramkami na każdym pasie ruchu w punkcie poboru opłat,
- Open Road Tolling – system ręcznego poboru opłat oraz elektronicznego poboru opłat na pasie bez bramek (system otwarty).

Analizie poddano wariant, w którym opłata elektroniczna jest pobierana wyłącznie na sieci autostrad, przy założeniu, że do 2015 r. w Polsce funkcjonować będzie 1645 km autostrad. Jednocześnie założono, że wysokość stawek opłat pobieranych będzie kształtowała się na poziomie:

1. Dla pojazdów osobowych opłata za 1 km – taryfa niska – 18 gr; taryfa wysoka – 22 gr,
2. Dla pojazdów ciężarowych opłata za 1 km – taryfa niska – 40 gr; taryfa wysoka – 48 gr.

Nakłady inwestycyjne na budowę systemu opłaty elektronicznej zgodnie z ww. założeniami zostały przedstawione w poniższych tabelach.

Tabela 9. System na pojedynczych pasach bez EFC

SYSTEM NA POJEDYNCZYCH PASACH BEZ EFC	Ilość	Koszty ogółem (zł)
Tradycyjne, wyjazdowe pasy poboru opłat	568	630 196 000 zł
Pasy wjazdowe	320	336 000 000 zł
Pasy poboru opłat ETC	0	0 zł
Bramki ETC	0	0 zł
Punkty sprzedaży ETC	0	0 zł
Koszty migracji ETC	0	0 zł
Koszty integracji	0	77 295 680 zł
Koszty sprzętu pokładowego ETC		0 zł
OGÓŁEM		1 043 491 680 zł

Tabela 10. System poboru opłat na pojedynczych pasach z EFC

SYSTEM POBORU NA POJEDYNCZYCH PASACH Z EFC	Ilość	Koszty ogółem (zł)
Tradycyjne, wyjazdowe pasy poboru opłat	198	219 681 000 zł
Tradycyjne pasy wjazdowe	101	106 050 000 zł
Płatne pasy wyjazdowe ETC	238	274 473 500 zł
Płatne pasy wjazdowe ETC	236	258 125 000 zł
Bramki ETC	0	0 zł
Punkty sprzedaży ETC	45	2 252 250 zł
Koszty migracji ETC	0	0 zł
Koszty integracji	0	94 663 993 zł
Koszty sprzętu pokładowego ETC		52 605 000 zł
OGÓŁEM		1 035 850 743 zł

Tabela 11. Pobór opłat na otwartej drodze

POBÓR OPŁAT NA OTWARTEJ DRODZE	Ilość	Koszty ogółem (zł)
Tradycyjne, wyjazdowe pasy poboru opłat	210	232 995 000 zł
Tradycyjne pasy wjazdowe	122	128 100 000 zł
Płatne pasy wyjazdowe ETC	207	238 722 750 zł
Płatne pasy wjazdowe ETC	205	215 250 000 zł
Bramki ETC	62	76 340 600 zł
Punkty sprzedaży ETC	45	2 252 250 zł
Koszty migracji ETC	0	0 zł
Koszty integracji	0	100 075 308 zł
Koszty sprzętu pokładowego ETC		52 605 000 zł
OGÓŁEM		1 088 340 908 zł

Na podstawie powyższych informacji widać, że bez względu na wdrożony system nakłady inwestycyjne są zbliżone i wynoszą ok. 300 mln euro netto, przy założeniu, że do roku 2015 w Polsce będzie funkcjonować 1645 km autostrad.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/ 85 13/08/DP/alr

Warszawa, dnia 22 kwietnia 2008 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (pismo nr RM-10-62-08) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Andrzej Panasiuk

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

**Rozporządzenie
Rady Ministrów
z dnia
w sprawie szczegółowej metodologii obliczania maksymalnej stawki opłaty
elektronicznej¹⁾**

Na podstawie art. 13 ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381 oraz z 2008 r. Nr 54 , poz. 326 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa szczegółową metodologię obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej.

2. Maksymalna stawka opłaty elektronicznej, o której mowa w ust. 1, obliczana jest odrębnie dla danej drogi krajowej lub jej odcinka, na których przewiduje się wprowadzenie poboru opłaty elektronicznej.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

§ 3. 1. Wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej, o której mowa w § 1 ust. 1, oblicza się z uwzględnieniem:

1) kosztów przygotowania do realizacji inwestycji drogowej,

2) kosztów budowy drogi krajowej,

3) kosztów funkcjonowania drogi krajowej,

4) kosztów poboru opłaty elektronicznej,

5) kosztów eksploatacji drogi krajowej

- w oparciu o przewidywaną lub rzeczywistą liczbę pojazdów samochodowych korzystających z tej drogi krajowej lub jej odcinka.

2. Koszty przygotowania do realizacji inwestycji drogowej obejmują: koszty opracowania programu inwestycji, ekspertyz, studiów, dokumentacji projektowej, nabycia i przygotowania

gruntu pod budowę, pomiarów geodezyjnych i prac geologicznych oraz prac archeologicznych.

3. Koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka obejmują: koszty wykonania robót budowlanych, zarządzania tymi robotami, nadzoru inwestorskiego, a w przypadku gdy inwestycja finansowana jest z pożyczek lub kredytów także koszty odsetek od tych pożyczek lub kredytów.

4. Koszty funkcjonowania drogi krajowej lub jej odcinka obejmują: koszty utrzymania, przebudowy, remontów i ochrony drogi krajowej w rozumieniu art. 4 pkt 18-21 ustawy oraz koszty zarządzania drogą krajową lub jej odcinkiem.

5. Koszty poboru opłaty elektronicznej obejmują koszty związane z przygotowaniem, wdrożeniem, budową i eksploatacją systemu poboru opłat elektronicznych, w tym w szczególności koszty utrzymania stanowisk do pobierania opłat elektronicznych i innych systemów płatności, bieżące koszty eksploatacji i administrowania systemem pobierania opłat elektronicznych oraz kar za ich nieuiszczenie.

6. Koszty eksploatacji drogi krajowej lub jej odcinka obejmują wszystkie inne uzasadnione koszty bezpośrednio związane z daną inwestycją drogową niewymienione w ust. 2-5.

7. Koszty, o których mowa w ust. 2 i 3 oraz w ust. 5 i 6, mogą zostać powiększone o przewidywaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału oraz marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka, jednak w obu przypadkach nie większą niż 25 %.

§ 4. Koszty, o których mowa w § 3 ust. 1, przyjmowane do obliczenia maksymalnej stawki opłaty elektronicznej mogą być różnicowane ze względu na udział pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy, lub kategorii tych pojazdów w ruchu całkowitym oraz związanych z tym kosztów.

§ 5. Ustalenie maksymalnej stawki opłaty elektronicznej następuje dla przewidywanego okresu użytkowania drogi krajowej lub jej odcinka, jednak nie krótszego niż 20 lat.

§ 6. Wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej oblicza się według następującego wzoru:

$$T_{\max} = \frac{K_p + K_b + \sum_{n=1}^{n=x} K_f + \sum_{n=1}^{n=x} K_o + \sum_{n=1}^{n=x} K_e}{R}$$

gdzie:

T_{\max} – maksymalna stawka opłaty elektronicznej

K_p – zaktualizowana wartość netto kosztów przygotowania do realizacji inwestycji drogowej

K_b – zaktualizowana wartość netto kosztów budowy drogi krajowej lub jej odcinka

K_f – roczny koszt funkcjonowania drogi krajowej lub jej odcinka

K_o – roczny koszt poboru opłaty elektronicznej

K_e – roczny koszt eksploatacji drogi krajowej lub jej odcinka

R – całkowita praca przewozowa pojazdów ciężarowych w okresie x na drodze krajowej lub jej odcinku (pojazdokilometry)

x - liczba lat dla przewidywanego okresu użytkowania drogi krajowej lub jej odcinka, gdzie $x \geq 20$ lat.

§ 7. 1. Koszty, o których mowa w § 3 ust. 1, przyjmuje się w wysokości faktycznie poniesionej wynikającej z zapłaconych faktur, rachunków lub innych dokumentów potwierdzających te koszty, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Koszty, o których mowa w § 3 ust. 1, dotyczące kosztów jeszcze nieponiesionych przyjmuje się w wysokości uzasadnionych prognoz tych kosztów.

§ 8. Stawka maksymalnej opłaty elektronicznej obliczona z uwzględnieniem kosztów prognozowanych, o których mowa w § 7 ust. 2, może podlegać ponownemu obliczeniu po ustaleniu wysokości kosztów faktycznie poniesionych.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MNISTRÓW

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2006/38/ WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8).

Uzasadnienie

Projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 13 ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.). Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa szczegółową metodologię obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, która zgodnie z zaproponowanym rozwiązaniem będzie obliczana odrębnie dla danej drogi krajowej lub jej odcinka, na których przewiduje się wprowadzenie poboru opłaty elektronicznej. Przepisy projektowanego rozporządzenia będą ustalały maksymalną stawkę opłaty elektronicznej dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów, która zgodnie z ustawą nie może być wyższa niż 2,5 zł.

Metodologia obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej określona w projekcie rozporządzenia znajdzie zastosowanie zarówno dla odcinków budowanych w systemie tradycyjnym jak i dla nowozawieranych umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, o których mowa w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Jednocześnie przewiduje się zachowanie dotychczasowych zasad w stosunku do opłat za przejazd autostradą wynikających z umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw:

- w zakresie ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą i ich zmiany,
- sposobu pobierania tych opłat i ogłaszania ich wysokości,
- kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą.

Zgodnie z art. 6 ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw nowe przepisy, w szczególności odnoszące się do obligatoryjnej metodologii ustalania opłat, będą miały zastosowanie jedynie w przypadku, gdy ustalony przed dniem wejścia w życie ustawy system pobierania opłat będzie zmieniany w stopniu istotnym w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą. Na takie rozwiązanie pozwalają także przepisy Dyrektywy 2006/38/WE.

Zaproponowane w projekcie rozwiązanie przewiduje powiązanie wysokości maksymalnej stawki opłaty elektronicznej z całkowitymi kosztami, koniecznymi do poniesienia w związku z przygotowaniem, budową oraz późniejszą eksploatacją danej drogi krajowej lub jej odcinka, które mogą zostać powiększone o przewidywaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału oraz marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka.

W § 3 projektowanego rozporządzenia zaproponowano aby wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej uwzględniała koszty przygotowania do realizacji inwestycji drogowej, kosztów budowy drogi krajowej, koszty jej funkcjonowania, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz koszty eksploatacji danej drogi, a także przewidywaną lub rzeczywistą liczbę pojazdów samochodowych korzystających z tej drogi. Wszystkie wymienione koszty zostały szczegółowo zdefiniowane w omawianym przepisie. Ponadto wskazano, iż koszty przygotowania do realizacji inwestycji drogowej, kosztów budowy drogi krajowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz koszty eksploatacji danej drogi mogą zostać powiększone o przewidywaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału oraz marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka.

W projektowanym § 4 przewidziano możliwość zróżnicowania kosztów, przyjmowanych dla obliczenia maksymalnej stawki opłaty elektronicznej, w zależności od udziału pojazdów ciężarowych w ruchu całkowitym na danej drodze krajowej a także możliwość różnicowania tych kosztów w ramach kategorii pojazdów ciężarowych. Uzasadnieniem dla powyższego zróżnicowania jest różny stopień zużycia dróg a w konsekwencji inna wysokość kosztów generowanych przez pojazdy ciężarowe w ogóle oraz pomiędzy różnymi kategoriami pojazdów ciężarowych.

Z kolei § 5 projektu określa zasadę, zgodnie, z którą ustalenie maksymalnej stawki opłaty elektronicznej następuje dla przewidywanego okresu użytkowania drogi krajowej lub jej odcinka, jednak nie krótszego niż 20 lat.

W § 6 wskazany został wzór, na podstawie, którego obliczana będzie wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej.

Przepis § 7 jednoznacznie wskazuje, w jakiej wysokości i na podstawie jakich dokumentów należy przyjmować koszty wskazane w § 3.

W § 8 natomiast dopuszczono możliwość weryfikacji stawki maksymalnej opłaty elektronicznej obliczonej z uwzględnieniem kosztów prognozowanych.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Projektowana regulacja będzie oddziaływać na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, w przypadku powierzenia jej zadań z zakresu systemu opłaty elektronicznej oraz podmioty, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej.

Ponadto projekt kierowany jest do wszystkich podmiotów korzystających z dróg krajowych, wykorzystujących w tym celu pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusy niezależnie od ich masy.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom poprzez:

1. Przesłanie do następujących organizacji zrzeszających przewoźników drogowych:
 1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa,
 2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego Spedycji, Warszawa,
 3. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa,
 4. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
 5. Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa,
 6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno/k Piły,
 7. Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz.
2. Przesłanie do podmiotów, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej:
 1. Autostrada Wielkopolska S.A.,
 2. Stalexport Autostrada Małopolska S.A.,
 3. Gdańsk Transport Company S.A.,
 4. Konsorcja znajdujące się na krótkiej liście firm, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej: A1 Stryków – Pyrzowice, A2 Stryków – Konotopa.
3. Zamieszczenie na stronach Biuletynu Informacji Publicznej.

3. Wpływ regulacji na koszty społeczne

Proponowana regulacja nie wpłynie na koszty społeczne.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu.

7. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Brak wpływu.