



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA5BR-0701-2839 /08

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 4.08.08.

nr. 4714 podpis. B. Borusewicz

SECRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 5.08
nr. 5738 podpis. M. Morawski

Warszawa, dnia 30 lipca 2008 r.

Pan
Bogdan BORUSEWICZ
Marszałek Senatu RP

Senowacy Panie Marszałku

W związku z oświadczeniem senatora A. Motyczki złożonym na 14. posiedzeniu Senatu w dniu 26 czerwca 2008 r. przekazanym przy piśmie z dnia 3 lipca br., przekazuję na ręce Pana Marszałka poniższe wyjaśnienia.

Zmiany w systemie opłat drogowych (*projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw*) wynikają z konieczności wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów unijnych - 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. Proponowane zmiany ustawowe mają również na celu rozwiązanie kwestii tzw. rekompensat – poprzez przywrócenie zasad poboru opłat za przejazd po autostradach płatnych obowiązujących przed dniem 1 września 2005 r.

Należy zwrócić uwagę na to, że zgodnie z obowiązującą generalną zasadą określoną w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o krajowym Funduszu Drogowym za przejazd autostradą pobierane są opłaty. Wyjątkiem od tej zasady są sytuacje, w których autostrada nie została przystosowana do poboru opłat. Ponadto opłaty nie są pobierane od pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych (tzw. winieta), pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w okresie ważności tej opłaty. Oznacza to, że kierowca pojazdu ciężarowego, który nie posiada ważnej winiety, zobowiązany jest do uiszczenia opłaty bezpośredniej przy wjeździe na autostradę płatną.

W przypadku przejazdów pojazdów z ważną winieta, spółki z którymi zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady (tzw. spółki koncesyjne) uzyskują zwrot środków finansowych (tzw. rekompensatę) z wpływów z winiety zasilaających Krajowy Fundusz Drogowy. Wpływy z winiety już w ponad 80% przeznaczane są na wypłaty rekompensat. Wkrótce wielkość rekompensat przekroczy wielkość wpływów ze sprzedaży winiety. Sytuacja ta wynika przede wszystkim z wysokich stawek rozliczeniowych służących do kalkulacji kwoty rekompensat, które zostały ustalone w aneksach do umów w sierpniu 2005 r. Obecnie przejazd pojazdu ciężarowego kategorii IV przez 3 odcinki autostrady płatnej A2, pomiędzy Koninem a Nowym Tomysłem posiadającego wykupioną winieta jednodniową

(o wartości 27 zł), powoduje obowiązek wypłaty rekompensaty ze środków Krajowego Funduszu Drogowego dla spółki koncesyjnej w wysokości około 190 zł. Resort infrastruktury podejmował i wciąż podejmuje próby renegocjacji stawek rozliczeniowych służących do kalkulacji kwot rekompensat, jednak do tej pory nie udało się ich obniżyć.

Podjęcie decyzji o zniesieniu systemu winietowego zostało poprzedzone opracowaniem szeregu analiz o charakterze finansowym, ekonomicznym i prawnym. Zniesienie winiet oznacza przejście na system opłat bezpośrednich, które lepiej odzwierciedlają zasadę „użytkownik płaci” i z tego względu są postrzegane jako opłaty bardziej sprawiedliwe niż winiety. Wielkość opłaty bezpośredniej można ponadto lepiej odnieść do kosztu zużycia infrastruktury drogowej. Przejście na system opłat bezpośrednich oznacza zarazem ujednoczenie systemu opłat drogowych w Polsce pod względem rodzajowym.

W ww. projekcie ustawy przewiduje się wprowadzenie opłaty elektronicznej (pobieranej za rzeczywistą liczbę przejechanych kilometrów, analogicznie do myta), która dotyczy będzie dróg krajowych o najwyższym standardzie wybudowanych i eksploatowanych w systemie tradycyjnym. Opłata elektroniczna będzie pobierana od pojazdów samochodowych o dmc pow. 3,5 ton. Do systemu opłaty elektronicznej będą mogły przyłączyć się spółki koncesyjne na warunkach określonych w umowie. Opłata elektroniczna zostanie w pełni wprowadzona wtedy, gdy powstanie zasadnicza część sieci autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012.

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 myciu (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 umożliwić ma 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 dokonywany będzie za pomocą technologii określonych w ww. dyrektywie 2004/52/WE i wymienionych w art. 13i ustawy o drogach publicznych.

Proponowany w projekcie ustawy powrót do opłat bezpośrednich może spowodować przeniesienie części ruchu na drogi równoległe, lecz skala tego przeniesienia będzie dużo mniejsza niż przed wprowadzeniem rekompensat. Zniesienie winiet nie przywróci sytuacji sprzed 1 września 2005 r., ponieważ zwiększyła się sieć autostrad, która jeszcze dalej będzie się dynamicznie zwiększać. Należy liczyć się z tym, iż tylko samochody ciężarowe poruszające się w transporcie regionalnym będą mogły starać 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). Omijanie autostrad będzie również nieuzasadnione ze względu na dążenie przewoźników do skrócenia czasu dostawy.

Ponadto należy się spodziewać, że przeniesienie ruchu z autostrad płatnych na inne drogi zostanie znacznie ograniczone dzięki realizowanemu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad *Programowi zabezpieczenia dróg równoległych*.

W Programie tym przewiduje się podjęcie następujących działań:

- fotoradary w miejscach szczególnie niebezpiecznych,


- przejścia dla pieszych z sygnalizacją wzbudzaną,
- sygnalizacje świetlne na skrzyżowaniach jednopoziomowych,
- spowolnienie i uspokojenie ruchu na odcinkach przejść dróg alternatywnych przez małe miejscowości,
- stosowanie efektu bramy na wejściu do miejscowości,
- budowa małych rond,
- zawężenia przekroju drogi,
- wydzielanie pasów skrętu w lewo,
- kanalizowanie przekroju drogi z zastosowaniem azyli dla pieszych i wysp rozdzielających kierunki ruchu,
- odgięcia toru jazdy.

Rozwiązania w ramach tego Programu wpłynąć mają również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego - przykładem jest droga krajowa nr 8, gdzie wprowadzono rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu uspokojenie ruchu. Rezultatem tych działań jest ograniczenie wypadkowości o ok. 30%. GDDKiA będzie wprowadzać rozwiązania mające na celu spowolnienie przejazdów również na innych drogach krajowych.

Na odcinkach dróg szczególnie narażonych na zwiększenie ruchu ciężarowego podjęte zostaną dodatkowe działania zabezpieczające, minimalizujące negatywny wpływ wzmożonego ruchu na stan środowiska naturalnego, nawierzchnię dróg i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Oprócz działań prowadzonych przez GDDKiA, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koordynuje realizację programu zabezpieczenia dróg wojewódzkich. Szczególnym nadzorem Głównego Inspektora Transportu Drogowego zostaną objęte odcinki dróg równoległych względem obecnie eksploatowanych płatnych odcinków autostrad.

Z poważaniem

Z upoważnienia
 MINISTRA INFRASTRUKTURY

 Zbigniew Rapciak
 Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
 Sekretariat Ministra – w miejscu