



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA4-dp-0701- 8 /2011
D: 1112477 w: 1677

Warszawa, dnia 13 kwietnia 2011 r.

18.04.2011
1826
Kocieniała
3264 podpis

Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Antoniego Motyczki przesłane przy piśmie z dnia 5 kwietnia 2011 r., znak: BPS/DSK-043-3536/11, w sprawie elektronicznego systemu poboru opłat uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

Z dniem 24 grudnia 2008 r. weszła w życie *ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), która została opracowana 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). Zgodnie z konsensusem parlamentarnym wypracowanym podczas prac nad ww. ustawą podstawową stawką początkową stosowaną w systemie opłaty elektronicznej będzie stawka 0,46 zł/km obowiązująca na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz stawka 0,37 zł/km obowiązująca na sieci dróg krajowych innych klas technicznych. Stawki te są średnimi ważonymi stawkami odpowiednio dla całej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych pozostałych klas technicznych. Stawki opłaty elektronicznej określone w *rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej*, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 22 marca 2011 r., stanowią więc odzwierciedlenie decyzji podjętej przez Parlament RP.

Dodać przy tym należy, że 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, z późn. zm.) przyjęto zasadę, że podstawą do określenia stosowanych stawek opłaty elektronicznej jest wyliczenie stawki maksymalnej z uwzględnieniem kalkulacji wszelkich kosztów związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz kosztów finansowych. Zasada ta jest bezpośrednim wdrożeniem przepisów ww. dyrektywy 1999/62/WE, która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwracam uwagę na fakt, że zgodnie z najnowszym wyliczeniem zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 66% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

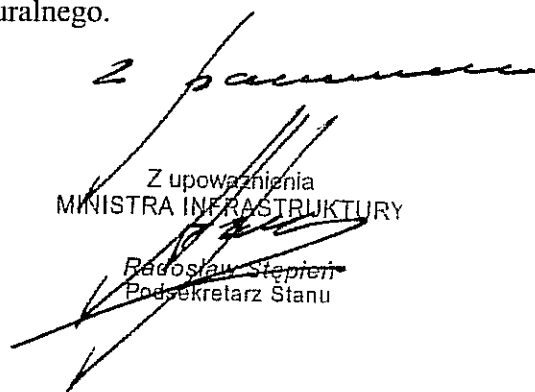
Jednocześnie pragnę poinformować, że w odpowiedzi na postulaty partnerów społecznych w projekcie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej wprowadzono istotne zmiany.

Po pierwsze, autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoczona z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i nieprzekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.

Ponadto w wyniku konsultacji społecznych wprowadzona została nowa kategoria pojazdów ze względu na normę EURO: EURO 4 oraz EURO 5 i więcej z osobnym zestawem stawek. Tym samym spełniony został postulat większego zróżnicowania stawek ze względu na klasę emisji zanieczyszczeń przez pojazd, jak również zmniejszenia stawek – pojazdy najczystsze płacić będą bowiem stawkę o 50% niższą niż pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko. Rozwiązania powyższe przyjęte zostały przez Radę Ministrów w dniu 22 marca 2011 r.

Intencją ustawodawcy jest zastosowanie preferencyjnych stawek dla pojazdów klasy EURO IV i V, co w efekcie ma prowadzić do stopniowej zmiany struktury taboru w naszym kraju na rzecz pojazdów o najwyższych klasach EURO. Postępowanie takie ma również na celu

przygotowanie polskich przewoźników na wprowadzenie klasy pojazdów EURO VI, która zacznie obowiązywać w Unii Europejskiej z dniem 1 stycznia 2013 r. Niepokojący dla resortu infrastruktury jest fakt, że polski tabor opiera się w zdecydowanej większości na starych lub bardzo starych samochodach. Promowanie pojazdów najczystszych, oprócz aspektów środowiskowych, ma na celu też kwestie poprawy bezpieczeństwa – wymianę zużytych, starych pojazdów na nowe i bardziej bezpieczne. Ministerstwo zdaje sobie sprawę, że nie jest to szybki proces, ale w naszej ocenie należy podejmować działania, które go przyspieszą. Należy podkreślić, że stawki dla pojazdów ciężkich spełniających najwyższe wymogi emisji spalin EURO są porównywalne do stawek przewidzianych w projekcie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stawek opłat za przejazd autostradą* dla pojazdów osobowych, które niszczą drogi w znacznie mniejszym zakresie niż samochody ciężarowe. Polityka transportowa nie może skupiać się jednak wyłącznie na odzyskiwaniu w pełni kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej, ale musi również uwzględniać elementy związane ze środowiskiem naturalnym oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Działania podejmowane przez stronę publiczną powinny być wypadkową tych wszystkich czynników. Biorąc powyższe pod uwagę, zaproponowana struktura stawek ze względu na klasy EURO wydaje się więc być najodpowiedniejszą dla Polski i w należyty sposób godzić interesy przewoźników z ochroną środowiska naturalnego.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Radosław Stępień
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- 2 kopie odpowiedzi na oświadczenie

Otrzymują:

- Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
- Biuro Ministra - w miejscu.