



**SEJM**  
**RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**  
**IV kadencja**  
**Prezes Rady Ministrów**  
**RM 10-75-03**

**Druk nr 1807**  
Warszawa, 12 lipca 2003 r.

Pan  
Marek Borowski  
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 autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych**

z prośbą o jego skierowanie do Komisji Nadzwyczajnej powołanej do rozpatrzenia projektów ustaw związanych z programem rządowym „Przedsiębiorczość- Rozwój Praca”.

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.

Z wyrazami szacunku  
(-) Leszek Miller

**U S T A W A****z dnia****o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw<sup>1)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany:

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

„1a. Ustawa określa także zasady finansowania dróg krajowych, w tym autostrad, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w rozdziale 6, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu.”;
- 3) uchyla się art. 3;
- 4) w art. 18 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) projektu rozporządzenia w sprawie zasad ustalania opłat za przejazdu autostradami,”;
- 5) w art. 33 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

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

„Rozdział 5a

Opłaty za przejazd

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

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera spółka, która posiada koncesję udzieloną na zasadach określonych w ustawie, zwana dalej „koncesjonariuszem”.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może pobierać opłaty za przejazd autostradą w okresie nie objętym koncesją, pod warunkiem przystosowania autostrady do poboru tych opłat.

Art. 37b.1. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez koncesjonariusza stanowią jego przychód, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W przypadku wypłaty koncesjonariuszowi środków z Krajowego Funduszu Drogowego, na podstawie art. 39f ust. 1 pkt 4, opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód tego Funduszu.

3. W przypadku, w którym opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód koncesjonariusza, umowa koncesyjna określi warunki i zakres podziału zysku pomiędzy koncesjonariuszem a Krajowym Funduszem Drogowym.

Art. 37c. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 37d. 1. Wysokość opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 2, ustala umowa koncesyjna, z

uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości opłat za przejazd autostradą oraz ich pobierania,
  - 2) kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą,
  - 3) sposób ogłaszania wysokości tych opłat,uwzględniając w szczególności ilość przejechanych kilometrów, nacisk na oś lub ciężar pojazdu, kategorię pojazdu oraz dostępność informacji o wysokości opłat za przejazd autostradą.

Art. 37e. 1. Stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3, nie mogą przekraczać stawek maksymalnych za przejazd 1 km autostrady dla kategorii pojazdów, określonych w załączniku do ustawy.

2. Stawki opłat maksymalnych, o których mowa w ust. 1, od roku 2005 ulegają zmianie w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen detalicznych towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.
3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej

„Monitor Polski”, w terminie 30 dni po upływie każdego kwartału.

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

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

Art. 37g. Od opłat za przejazd, o których mowa w art. 37a ust. 2 i 3, są zwolnione pojazdy uprzywilejowane, uczestniczące w akcji w rozumieniu przepisów Prawa o ruchu drogowym.

## Rozdział 5b

### Opłata paliwowa

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

Art. 37i. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

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

- 1) producencie paliw silnikowych,

2) importerze paliw silnikowych.

2. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych ciąży na sprzedającym gaz do pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem.

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

Art. 37l. Podstawą obliczenia opłaty paliwowej jest ilość paliw silnikowych od jakich producent, importer lub sprzedający gaz są obowiązani zapłacić podatek akcyzowy.

Art. 37m. 1. Stawka opłaty paliwowej wynosi 95 zł za tonę paliwa silnikowego lub gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych.

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

3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 30 dni po upływie każdego kwartału.

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

Art. 37n. Organami właściwymi miejscowo w sprawach opłaty paliwowej są odpowiednio:

- 1) urząd skarbowy właściwy ze względu na adres siedziby podmiotu, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 1 i ust. 2,
- 2) Izba Celna właściwa ze względu na adres siedziby podmiotu, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 2.

Art. 37o. 1. Podmioty, o których mowa w art. 37j, są obowiązane złożyć informację w sprawie opłaty paliwowej oraz obliczyć i wpłacić opłatę paliwową w terminie do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek w tej opłacie, na wyodrębniony rachunek bankowy właściwego urzędu skarbowego lub właściwej Izby Celnej, o których mowa w art. 37n.

2. W razie powstania nadpłaty, właściwy urząd skarbowy lub właściwa Izba Celna, o których mowa w art. 37n, dokonują zwrotu nadpłaty na zasadach określonych w przepisach działu III ustawy — Ordynacja podatkowa, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.
3. Obowiązek wpłacenia opłaty paliwowej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku

kalendarzowego, w którym wpłata powinna nastąpić.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji w sprawie opłaty paliwowej, mając na uwadze zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 37j, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Art. 37p. Organy, o których mowa w art. 37n, przekazują kwoty pobranej opłaty paliwowej na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, w terminie 14 dni od jej pobrania.

Art. 37q.1. Do ponoszenia i postępowania w sprawie opłaty paliwowej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy – Ordynacja podatkowa, z zastrzeżeniem art. 37o ust. 3.

2. Do opłat paliwowych stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 37r. 1. Z tytułu czynności dokonywanych w sprawach określonych w niniejszym rozdziale, organy, o których mowa w art. 37n, otrzymują, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, prowizję od pobranych opłat.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość stawek prowizji oraz sposób jej przekazywania i rozliczania z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te organy.”;

7) rozdział 6 otrzymuje brzmienie :



„Krajowy Fundusz Drogowy

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

- 1) ze środków własnych koncesjonariuszy oraz uzyskanych przez nich kredytów bankowych i pożyczek,
  - 2) ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalanych corocznie w ustawie budżetowej,
  - 3) ze środków funduszu, o którym mowa w art. 39,
  - 4) z innych źródeł.
2. W przypadku gdy przewiduje się udzielenie koncesji wyłącznie na eksploatację autostrady lub jej odcinka, budowę tej autostrady lub jej odcinka finansuje się na zasadach dotyczących finansowania i budowy dróg publicznych określonych w odrębnych przepisach oraz ze środków funduszu, o którym mowa w art. 39.
3. Koncesjonariuszowi mogą być udzielone przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia zgodnie z przepisami o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne.

Art. 39. W Banku Gospodarstwa Krajowego tworzy się Krajowy Fundusz Drogowy, zwany dalej „Funduszem”.

Art. 39a. Fundusz:

- 1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie, budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo koncesjonariusz,

- 2) wspiera finansowanie realizacji zadań, o których mowa w pkt 1.

Art. 39b. Przychodami Funduszu są:

- 1) opłata paliwowa, o której mowa w art. 37h,
- 2) odsetki z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetki od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach,
- 3) wpływy z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne, gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa albo Narodowy Bank Polski,
- 4) przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu,
- 5) przychody z akcji i udziałów, o których mowa w pkt 4,
- 6) środki pochodzące z opłat za przejazdy, pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 7) płatności dokonywane przez koncesjonariuszy, zgodnie z warunkami umów koncesyjnych, w tym przewidziane na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- 8) wpływy uzyskane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg,

- 9) kwoty wpłacane z tytułu zwrotu pożyczek, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 2 i 3,
- 10) środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegające zwrotowi,
- 11) wpływy z opłat za specyfikacje warunków kwalifikacji wstępnej, informacje o warunkach przetargu oraz wpływy z opłat za udzielenie koncesji,
- 12) środki z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 13) wpływy z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- 14) darowizny i zapisy,
- 15) wpływy z innych środków publicznych,
- 16) wpływy z innych tytułów.

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

2. Akcje i udziały Skarbu Państwa, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zbywa w uzgodnieniu z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.

3. O zbyciu akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego zawiadamia ministrów właściwych do spraw finansów publicznych, Skarbu Państwa oraz transportu.
4. Do przekazania akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów o komercjalizacji i prywatyzacji oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, z późn. zm.<sup>2)</sup>).

Art. 39d. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g.

2. Na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g, za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne.
3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 2, są zwolnione z opłat prowizyjnych.
4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu lub środków pochodzących z emisji obligacji na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 39g, na zasadach określonych

przepisami o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z zastrzeżeniem ust. 5.

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

Art. 39e. 1. Okresowo wolne środki Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, Bank Gospodarstwa Krajowego może:

- 1) inwestować w papiery wartościowe, o których mowa w art. 39b pkt 3,
  - 2) lokować w innych bankach.
2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 2, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 15% okresowo wolnych środków Funduszu.
  3. Wysokość środków Funduszu przeznaczonych na inwestycje i lokaty, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego uzgadnia z ministrem właściwym do spraw transportu.

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

- 1) bezzwrotne dofinansowanie przygotowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony inwestycji drogowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) pożyczki udzielane koncesjonariuszom na pokrycie kosztów budowy, zgodnie z warunkami umowy koncesyjnej,

- 3) pożyczki lub dopłaty udzielane koncesjonariuszom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady, zgodnie z warunkami umowy koncesyjnej,
  - 4) płatności na rzecz koncesjonariuszy z tytułu realizacji przez nich obowiązków wynikających z umowy koncesyjnej i koncesji, obejmujące w szczególności:
    - a) zwrot kosztów ponoszonych z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejezdności,
    - b) zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez koncesjonariusza wymogów określonych w koncesji lub w umowie koncesyjnej,w przypadku gdy opłaty za przejazd autostradą stanowią przychody Funduszu.
2. Ze środków Funduszu dokonuje się spłaty kredytów i pożyczek oraz wykupu obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 39d ust. 2.

3. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego Bankowi Gospodarstwa Krajowego oraz prowizji przysługującej urzędom skarbowym i Izdom Celnym, a także dokonuje zwrotu nadpłaty, o której mowa w art. 37o ust. 2.

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

2. Projekt Programu opracowuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z podziałem na poszczególne drogowe projekty inwestycyjne ze wskazaniem przewidywanej wysokości i źródeł finansowania tych projektów, w tym ze środków Funduszu.
3. Projekt Programu — w zakresie wysokości finansowania projektów inwestycyjnych ze środków Funduszu, opracowuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.
4. Projekt Programu w części dotyczącej finansowania ze środków Funduszu powinien określać w szczególności przewidywaną wysokość pożyczek lub kredytów wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w Programie.

5. Projekt Programu powinien uwzględniać projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji przez koncesjonariuszy oraz przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.
6. Projekt Programu powinien określać także łączną kwotę przewidywanych wypłat z tytułu zdarzeń odszkodowawczych, określonych w umowach koncesyjnych, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje Skarb Państwa.
7. Projekt Programu wymaga uzgodnienia z ministrami właściwymi do spraw budżetu państwa i finansów publicznych.

Art. 39h. Program, ustalony w trybie określonym w art. 39g, jest realizowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i Bank Gospodarstwa Krajowego pod nadzorem ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Art. 39i. Warunki finansowania ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami Programu w odniesieniu do projektów przewidzianych do realizacji w systemie koncesyjnym, określa umowa koncesyjna.

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

2. Do gwarancji i poręczeń, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez



Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. Nr 79, poz. 484, z późn. zm.<sup>3)</sup>), z wyjątkiem art. 2a, art. 2b, art. 31, 46 i 47.

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

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

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji, o których mowa w ust. 1, na zasadach określonych przepisami o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z zastrzeżeniem ust. 5.

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

Art. 39k. Warunki finansowania ze środków Funduszu, zgodne z ustaleniami Programu w odniesieniu do projektów przewidzianych do realizacji przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, są określone w umowach zawieranych z wykonawcami robót.

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

Art. 39m. Minister właściwy do spraw transportu może zawrzeć z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu, o których mowa w art. 39l, oraz sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat i inwestycji, o których mowa w art. 39e ust. 1.

Art. 39n. 1. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego:

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

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

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

8) w art. 42 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„art. 42. 1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaprasza do udziału w kwalifikacji wstępnej przez umieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu krajowym oraz Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.”;

9) uchyla się art. 42a;

10) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„Art. 43. 1. W postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć, z zastrzeżeniem ust. 2, spółki akcyjne lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub w krajach członkowskich Unii Europejskiej, których przedmiotem działalności jest, zgodnie ze statutem lub umową spółki, wyłącznie budowa lub eksploatacja dróg, o kapitale zakładowym nie mniejszym niż równowartość:

1) 5 mln euro w przypadku postępowania przetargowego na budowę i eksploatację autostrady,

2) 2 mln euro w przypadku postępowania przetargowego wyłącznie na eksploatację autostrady.

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

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

11) dodaje się art. 47a w brzmieniu:

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

12) w art. 49 :

a)pkt 4 otrzymuje brzmienie:

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

b)uchyla się pkt 5;

13) w art. 54 dotychczasowa treść otrzymuje oznaczenie jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

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

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

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

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

15) w art. 56 w pkt 6 skreśla się wyrazy „w zakresie zaakceptowanym przez Radę Ministrów”;

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

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

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

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

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

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

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838 i Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984 i Nr 216, poz. 1826 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 721) wprowadza się następujące zmiany :

- 1) w art. 13 w ust. 2 pkt 1a otrzymuje brzmienie:

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

- 2) w art. 13 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

- 3) art. 13a otrzymuje brzmienie:

„Art. 13a. Zadania w zakresie budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych mogą być realizowane:

- 1) na zasadach ogólnych określonych w ustawie,
- 2) na zasadach określonych w przepisach o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.”;

- 4) w art. 18 w ust. 2 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

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

Art. 3. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz. U. Nr 123, poz. 780, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 150, poz. 983, z 2000 r. Nr 12, poz. 136 oraz z 2002 r. Nr 216, poz. 1826 i Nr 240, poz. 2057) wprowadza się następujące zmiany:

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

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

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

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

Art. 4. W ustawie z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz. U. Nr 86, poz. 959 i Nr 103, poz. 1099, z 2001 r. Nr 100, poz. 1085, z 2002 r. Nr 121, poz. 1031 i Nr 199, poz. 1672 oraz z 2003 r. Nr 80, poz. 721) w art. 9 po pkt 9b dodaje się pkt 9c w brzmieniu:

„9c) zbycie akcji i udziałów przez Bank Gospodarstwa Krajowego na podstawie przepisów o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego (Dz. U. Nr 65, poz. 594) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 w ust. 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

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

2) w art. 10 :

a) w ust. 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje wyrazy „na wniosek ministra właściwego do spraw instytucji finansowych”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

Art. 6. Koncesje udzielone przed dniem wejścia w życie ustawy oraz zawarte umowy koncesyjne pozostają w mocy.

Art. 7. Do dnia wejścia w życie przepisów, o których mowa w art. 39g ust. 1 ustawy o której mowa w art. 1, inwestycje drogowe są realizowane zgodnie z dotychczasowymi zasadami.

Art. 8. Z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej tracą moc przepisy ustawy o transporcie drogowym w zakresie obowiązku uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych.

Art. 9. Ilekroć w obowiązujących przepisach jest mowa o „ustawie o autostradach płatnych” lub o „Krajowym Funduszu Autostradowym” rozumie się przez to odpowiednio „ustawę o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym” oraz „Krajowy Fundusz Drogowy”.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

---



- 1) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych, ustawę z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych oraz ustawę z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego.
- 2) Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1996 r. Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 115, poz. 741, Nr 141, poz. 943 i Nr 106, poz. 673, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253.
- 3) Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 80, poz. 511, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, Nr 60, poz. 693 i Nr 86, poz. 958, z 2001 r. Nr 16, poz. 167 i Nr 81, poz. 876 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 121, poz. 1032 i Nr 216, poz. 1824.

*Załącznik do ustawy z dnia*

*Maksymalne stawki opłat za przejazd 1 km autostrady*

<i>Kategorie</i>	<i>Opis kategorii</i>	<i>Stawka za 1 km w zł</i>
Kategoria 1	Motocykle i pojazdy samochodowe o dwóch osiach.	0,442

Kategoria 2	Pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze, pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami.	0,664
Kategoria 3	Pojazdy samochodowe o trzech osiach, pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze z przyczepami.	0,996
Kategoria 4	Pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach, pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami, pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach z przyczepami.	1,549
Kategoria 5	Pojazdy nie mieszczące się w kategoriach od 1 do 4 oraz pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.	4,42 (10 x stawka dla Kat. 1)

## UZASADNIENIE

**Przedstawiona ustawa jest regulacją służącą realizacji Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca”, a w szczególności jej części „Infrastruktura-klucz do rozwoju”.**

Osiągnięcie celów zawartych w tej strategii to warunek konieczny do wyraźnego przyspieszenia procesu budowy dróg, a zwłaszcza autostrad, dróg szybkiego ruchu oraz obwodnic miast.

Przyspieszenie rozwoju sieci dróg krajowych jest warunkiem nadrobienia zaległości w tym zakresie występujących między Polską a większością krajów europejskich oraz

podstawą długotrwałego rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego kraju. Szybki wzrost inwestycji drogowych jest też szansą na przełamanie obecnej stagnacji gospodarczej i zmniejszenie skali bezrobocia.

Tworzenie infrastruktury komunikacyjnej jest procesem długotrwałym i kosztownym. Potrzeby drogownictwa, zwłaszcza w zakresie realizacji programu budowy autostrad w Polsce, są ogromne, a środki budżetowe przeznaczone na ten cel – niewystarczające.

Coraz bardziej pogłębia się rozdzźwięk między tempem wzrostu ruchu samochodowego a nakładami i zakresem robót wykonywanych na sieci drogowej. Wskutek tego są podejmowane kolejne próby działań w celu uzyskania nowych źródeł finansowania dróg.

Z tych względów Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych, która stworzyła możliwość komercyjnej budowy autostrad, w systemie zwanym BOT (Build – Operate – Transfer) przez koncesjonariusza. Tymczasem, jak wynika z dotychczasowych doświadczeń, w okresie funkcjonowania systemu koncesyjnego, w szczególności prowadzonych dotychczas postępowań przetargowych i negocjacji umów koncesyjnych, budowa autostrad w Polsce wymaga dopuszczenia możliwości wsparcia realizacji programu i to zarówno w części realizowanej przez administrację drogową jak i koncesjonariuszy, ze środków publicznych, których nie zabezpiecza budżet.

Osiągnięcie poważnego przyspieszenia budowy i modernizacji dróg krajowych ma wspomóc także uchwalona w dniu 10 kwietnia 2003 r. ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, znacznie upraszczająca procedury lokalizacji i nabywania nieruchomości pod drogi krajowe.

Podstawowym celem zmian proponowanych w niniejszym projekcie jest zapewnienie dodatkowych środków finansowych na główną sieć drogową, tj. na inwestycje w zakresie wyłącznie dróg krajowych, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Projekt nie dotyczy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, które są finansowane z innych źródeł.

Temu celowi ma służyć działalność Krajowego Funduszu Drogowego.

W ustawie o autostradach płatnych istnieje Krajowy Fundusz Autostradowy utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego /BGK/. Dotychczas Krajowy Fundusz

Autostradowy przewidziany był jako fundusz wspierający budowę autostrad w systemie koncesyjnym. Proponowana nowelizacja rozszerza działalność funduszu na inne drogi krajowe, a także na inwestycje realizowane wyłącznie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (stąd zmiana nazwy Funduszu).

Nowe zadania Krajowego Funduszu Drogowego (Funduszu) to gromadzenie środków finansowych na budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych oraz finansowanie tych zadań.

Głównym źródłem zasilania Funduszu ma być tzw. opłata paliwowa pobierana od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych.

Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej ciąży na producencie i importerze paliw silnikowych i sprzedawcy gazu. Co do zasady przyjęto założenie, że opłata ma obciążać te podmioty, które jako pierwsze „wprowadzają” na rynek krajowy paliwa silnikowe. Wiąże się to z faktem, że na dalszych szczeblach obrotu paliwami występuje wielu pośredników. Odrębnie potraktowano sprzedaż gazu do pojazdów samochodowych, mając na uwadze, że gaz jest wykorzystywany do różnych celów gospodarczych.

Przewiduje się, że opłata ta wyniesie 95 zł za tonę paliwa silnikowego, bądź gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych. Podstawą obliczenia opłaty paliwowej jest ilość paliw silnikowych lub gazu, od jakich producent, importer lub sprzedawca gazu są obowiązani zapłacić podatek akcyzowy.

Organami właściwymi do poboru opłaty paliwowej będą urzędy skarbowe, a w przypadku importu – właściwe Izby Celne.

Poza wpływami z opłaty paliwowej, przychodami Funduszu będą m.in. również:

- 1) środki pochodzące z opłat za przejazd autostradą płatną, pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) wpłaty dokonywane przez koncesjonariuszy, zgodnie z warunkami umów koncesyjnych,
- 3) odsetki z tytułu oprocentowania środków Funduszu, od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach, i emisji obligacji,

- 4) wpływy uzyskiwane przez GDDKiA z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg,
- 5) środki uzyskiwane w ramach bezzwrotnej pomocy zagranicznej.

BGK będzie depozytariuszem środków finansowych zgromadzonych na rachunku Funduszu, a ponadto będzie mógł zaciągać kredyty i pożyczki na rzecz Funduszu, które mogą być poręczane i gwarantowane przez Skarb Państwa.

Środki Funduszu mogą być przeznaczone na:

- 1) bezzwrotne dofinansowanie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- 2) pożyczki udzielane koncesjonariuszowi na pokrycie kosztów budowy oraz pożyczek lub dopłat na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów i pożyczek,
- 3) płatności dla koncesjonariusza, za realizację obowiązków wynikających z umowy koncesyjnej i koncesji, jeżeli opłaty za przejazdy będą wpływać do Funduszu.

Przewiduje się również finansowanie ze środków Funduszu przygotowania inwestycji realizowanych przez koncesjonariusza.

Przewiduje się również, że podstawowe zasady wydatkowania środków Funduszu będą wynikać z Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych, ustalonego, w drodze rozporządzenia, przez Radę Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt Programu wykorzystania środków Funduszu opracowuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem bieżących i przewidywanych przychodów Funduszu.

Projekt jest opracowywany w porozumieniu z BGK w zakresie wysokości finansowania projektów ze środków Funduszu.

Szczegółowe warunki finansowania drogowych projektów inwestycyjnych (koncesyjnych oraz realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad), finansowanych z udziałem środków Funduszu, uwzględniające ustalenia ww. Programu, określają:

- 1) umowa koncesyjna, w odniesieniu do projektów realizowanych w systemie koncesyjnym,
- 2) umowy zawarte między Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad a wykonawcami inwestycji drogowych.

Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza BGK z udziałem przedstawiciela ministra właściwego do spraw transportu.

Funkcjonowanie Funduszu w przewidywanych ustawą formach nie narusza przepisów o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców. Realizacja inwestycji w zakresie autostrad i dróg ekspresowych w systemie koncesyjnym, na podstawie przepisów o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym, jest formą długoterminowej współpracy sektora publicznego i prywatnego przy realizacji zadań publicznych i przy założeniu współfinansowania projektów koncesyjnych ze źródeł publicznych i prywatnego kapitału. System ten jest określany „międzynarodowym” terminem partnerstwa publiczno-prywatnego. Zasady działania tego systemu w odniesieniu do autostrad i dróg ekspresowych nie wyczerpują pojęcia pomocy publicznej zdefiniowanej w ustawie o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców. Ponadto BGK, będący depozytariuszem środków Funduszu, jako bank, nie jest podmiotem zaliczanym do sektora finansów publicznych.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz zmianie niektórych innych ustaw wprowadza ponadto następujące zmiany :

- 1) w zakresie opłaty za przejazd:
  - a) wprowadza możliwość pobierania opłat za przejazd, w okresie nie objętym koncesją, przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
  - b) wprowadza wyjątek od zasady, że pobrane przez koncesjonariusza opłaty stanowią jego przychód, ustalając, że w przypadku udzielenia koncesjonariuszowi dofinansowania ze środków Funduszu, w formie płatności, opłaty stanowią

przychód Funduszu. Przychód Funduszu stanowią również opłaty pobierane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,

- c) ustala maksymalne stawki opłat za przejazd 1 km, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zróżnicowane – m.in. w zależności od kategorii pojazdu i określa zasady ich waloryzacji.

***Maksymalne stawki opłat za przejazd 1 km będą wyliczone na podstawie metodologii i kategoryzacji przyjętej w umowie koncesyjnej dla projektu autostrady A2,***

- 2) w zakresie postępowania przetargowego:
- a) wprowadza zasadę, że drugi etap postępowania przetargowego może być ogłoszony w razie wyboru co najmniej dwóch oferentów,
- b) przyznaje ministrowi właściwemu do spraw transportu, prawo odmowy udzielenia koncesji, w przypadku, gdy postępowanie przetargowe nie spełniało warunków wynikających z ustawy lub kryteriów oceny ofert,
- c) wprowadza możliwość przeniesienia przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek koncesjonariusza, całości lub części praw i obowiązków, wynikających z koncesji i umowy koncesyjnej, na inną spółkę, spełniającą warunki określone w ustawie.

Zmiany w innych ustawach są konsekwencją nowelizacji ustawy o autostradach płatnych.

W ramach programu „Infrastruktura – klucz do rozwoju” w latach 2002-2010 przewiduje się wybudować 1700 km autostrad i dróg ekspresowych. Przyjmując koszt budowy 1 km autostrady 20 mln zł, a drogi ekspresowej 15 mln zł, na budowę autostrad należy przeznaczyć w tym czasie 34 mld zł, a na budowę dróg ekspresowych 22,5 mld zł.

W Programie wyszacowano nakłady na lata 2002-2005 w następującej wysokości :

- utrzymanie dróg z rehabilitacją	6,5 mld zł
- autostrady	15,8 mld zł
- drogi ekspresowe	3,5 mld zł
- wzmocnienia	6,0 mld zł

- przebudowy dróg krajowych	5,0 mld zł
	<hr/>
razem	36,8 mld zł

### **Ocena Skutków Regulacji (OSR)**

#### 1. Cel wprowadzenia nowelizacji ustawy

Zapewnienie dodatkowego źródła dofinansowania realizacji zadań w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych.

#### 2. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz koncesjonariusze.
- Producenci i importerzy paliw silnikowych, sprzedawcy gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych.

Trudne do przewidzenia jest, czy obciążenie producentów i importerów paliw opłatą paliwową spowoduje i w jakim ewentualnie stopniu wzrost cen tych paliw. Obecnie, na stacjach benzynowych, na terenie całego kraju ceny tych samych paliw są zróżnicowane, a różnice te wynoszą nawet do 30 groszy na litrze i sytuacja ta nie powinna zmienić się po wprowadzeniu opłaty paliwowej. Ponadto ceny paliw w kraju, uzależnione od cen światowych, wykazują obecnie tendencję spadkową. W tej sytuacji są trudne do oszacowania skutki finansowe wprowadzenia opłaty paliwowej i jej wpływu na wzrost cen innych towarów.

Projekt przewiduje również możliwość udzielania koncesjonariuszom pożyczek, co powinno wpłynąć na poziom ich zaangażowania w budowę dróg.

#### 3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetowe i sektora publicznego

Wprowadzenie opłaty paliwowej w wysokości 95 zł/t – spowoduje zwiększenie środków przeznaczonych na drogi krajowe o około 1 300 mln zł (wyliczenia dokonano na podstawie sprzedaży paliw w roku 2002 – dane Ministerstwa Finansów).

Należy również zauważyć, że Krajowy Fundusz Autostradowy nigdy nie był zasilany z części wpływów z podatku akcyzowego od samochodów, zapis ustawy o autostradach płatnych w tej kwestii pozostał praktycznie zapisem martwym, dlatego też uchylenie tego zapisu nie wpłynie w żaden sposób na zmniejszenie obciążeń budżetowych, KFA nigdy nie został uruchomiony.

Program rządowy „Infrastruktura – klucz do rozwoju”, który ma być realizowany w latach 2002-2005 przewidywał wpływy w wysokości 36 800 mln zł, w tym z tytułu opłaty winietowej oraz pozostałych wpływów – kwotę 12 100 mln zł. Bez utworzenia Funduszu i wprowadzenia opłaty paliwowej Generalna Dyrekcja Dróg



Krajowych i Autostrad nie będzie mogła wykorzystać środków wspólnotowych, przeznaczonych na programy drogowe, ze względu na brak polskiego udziału, w przypadku niewprowadzenia powyższego rozwiązania budżet państwa musiałby zwiększyć wydatki budżetowe przeznaczone na zadania finansowane z budżetu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, co najmniej o 2 000 mln zł rocznie.

Rachunek środka specjalnego w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, istniejący na podstawie ustawy o transporcie drogowym, pozostaje, gdyż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad musi posiadać środki obrotowe, umożliwiające wyprzedzające płacenie za kontrakty realizowane w ramach funduszy: ISPA, spójności i strukturalnych.

#### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Dodatkowe środki na drogi spowodują zwiększenie miejsc pracy.

#### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Zwiększenie środków na finansowanie zadań drogowych pozwoli zwiększyć potencjał i możliwości wykonawcze polskich firm drogowo-mostowych, projektowych i nadzoru. Powyższe spowoduje poprawę konkurencji na terenie Polski, jak i stworzy możliwości, żeby firmy polskie również na rynku unijnym znalazły należne miejsce.

#### 6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Ustawa będzie miała wpływ na zamierzenia rozwoju regionalnego.

Zwiększenie środków na drogi zapewni realizację inwestycji drogowych w poszczególnych regionach, co z kolei usprawni transport drogowy, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym stworzy warunki dla potencjalnych inwestorów. Zwiększone nakłady na drogi pozwolą skonsumować zarówno środki wspólnotowe, ujęte w programach strukturalnych, jak również przeznaczone na rozwój poszczególnych regionów.

W oparciu o istniejące plany budowy autostrad i głównych dróg, praktycznie we wszystkich regionach kraju będą przeprowadzane inwestycje drogowe objęte programem rządowym, które spowodują ożywienie przedsiębiorczości w tych regionach, a co za tym idzie, wzrost gospodarczy powodujący wzrost zatrudnienia i dochodów ludności.

#### 7. Konsultacje

Projekt ustawy został przekazany w celu uzyskania opinii do Business Center Club, Konfederacji Pracodawców Polskich, Polskiej Konfederacji Pracodawców, Polskiej Izby Paliw Płynnych oraz Polskiej Organizacji Gazu Płynnego.



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**MINISTER**

*Prof. dr hab. Danuta Hübner*  
Sekt. Min. DH/2187 /2003/DPE/jg

Warszawa, 9 lipca 2003 r.

**Pan  
Aleksander Proksa  
Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.**

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (pismo nr RM-10-75-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy ma na celu zapewnienie dodatkowych środków finansowych na główną sieć drogową, tj. na inwestycje w zakresie budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
- II. Problematykę transportu regulują w prawie wspólnotowym przepisy Tytułu V Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczące wspólnej polityki transportowej (art. 71 uprawnia Radę Unii Europejskiej do wydawania aktów prawnych).
- III. Problematyka opłat drogowych jest obecnie uregulowana w prawie Unii Europejskiej dyrektywą Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat od pojazdów ciężarowych za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury (Dz. Urz. WE nr L 187, 20.07.99).

Art. 7 ust. 1 dyrektywy upoważnia państwa członkowskie do utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na warunkach określonych w dyrektywie. Oznacza to, iż niedopuszczalne jest w świetle dyrektywy pobieranie opłat jednocześnie za przejazd i opłat za korzystanie

z infrastruktury za ten sam odcinek drogi (z wyjątkiem dopuszczalnych opłat dodatkowych za przejazd przez mosty, tunele i drogi w terenach górskich).

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

Projekt ustawy w art. 8 zawiera rozwiązania zmierzające do wprowadzenia jednolitego systemu opłat realizując w praktyce cel zawarty w prawie wspólnotowym. Zgodnie z jego brzmieniem, z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej tracą moc przepisy ustawy o transporcie drogowym w zakresie obowiązku uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych. Powyższe oznacza, że zgodnie z Dyrektywą 99/62/WE od dnia akcesji Polski do Unii Europejskiej zostanie wprowadzony jednolity system opłat. Zgodnie z brzmieniem art. 1 ust. 6 dodającego m.in. nowy Rozdział 5a, będzie to opłata za przejazd autostradami.

- IV. Na mocy art. 1 ust. 6 projektowanej ustawy dodaje się nowy Rozdział 5b do zmienianej ustawy wprowadzający opłatę paliwową. Zgodnie z brzmieniem art. 37<sup>7</sup> wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych, podlega opłacie paliwowej. Przepisy wprowadzające opłatę paliwową należy przeanalizować pod kątem ich zgodności z przepisami art. 28-30 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczącymi swobody przepływu towarów. Przepis art. 28 i 29 Traktatu wprowadza zakaz ograniczeń ilościowych w imporcie i w eksporcie oraz wszelkich środków o skutku równoważnym między państwami członkowskimi.

Biorąc pod uwagę charakter opłaty paliwowej oraz zakres podmiotowy objęty jej zastosowaniem, w szczególności fakt, iż obowiązek jej zapłaty ciąży zarówno na producencie jak i importerze paliw silnikowych, należy stwierdzić, iż wprowadzana ona jest w sposób niedyskryminacyjny zarówno na podmioty krajowe jak i pochodzące z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dlatego też należy uznać przepisy wprowadzające opłatę paliwową za niesprzeczne z prawem wspólnotowym. Jednocześnie trzeba wskazać na propozycję dyrektywy Rady w sprawie restrukturyzacji Wspólnotowej struktury opodatkowania produktów energetycznych oraz elektryczności (15354/02 ADD 1 REV 1), która wprowadza opodatkowanie wszystkich produktów energetycznych, w tym tych używanych jako paliwa samochodowe, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania wspólnego rynku oraz w celu osiągnięcia celów innych wspólnotowych polityk. Załączony do projektu dyrektywy Annex 1 do ANNEX I określa proponowane minimalne stawki opodatkowania paliw samochodowych za tonę. Należy zwrócić uwagę na przepisy tej propozycji dyrektywy tak, aby w momencie jej wejścia w życie można było przestrzegać minimalnego poziomu stawek w niej określonych.

- V. Zgodnie z art. 1 pkt 8 projektowanej ustawy nadaje się nowe brzmienie art. 42 ust. 1 obowiązującej ustawy. Projekt przepisu art. 42 ust. 1 nakłada obowiązek umieszczenia ogłoszenia w prasie o zasięgu krajowym oraz Dzienniku Unii Europejskiej.

Nowelizacja dotyczy wskazania oficjalnego publikatora Unii Europejskiej właściwego dla umieszczenia ogłoszenia o kwalifikacji wstępnej postępowania przetargowego. Obowiązujące brzmienie tego przepisu również nakłada taki obowiązek, jednakże zaszła potrzeba jego nowelizacji w związku z wejściem w życie, w dniu 1 lutego 2003 r. Traktatu z Nicei. Traktat ten w art. 2 pkt 38 zmienia brzmienie przepisu art. 254 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską zastępując wyrazy „Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich” wyrazami „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej”.

- VI. Za przepis dostosowawczy należy uznać art. 1 pkt 10 projektowanej ustawy, nadający nowe brzmienie art. 43 obowiązującej ustawy. Zgodnie z projektowanym brzmieniem ustępu 1 art. 43 w postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć (...) spółki akcyjne lub spółki z o.o. z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub w krajach Unii Europejskiej. Obowiązująca ustawa w art. 43 ogranicza potencjalny krąg podmiotów mogących uczestniczyć w postępowaniu koncesyjnym do tych zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozszerzenie zakresu podmiotowego w opiniowanym projekcie ustawy należy uznać za zgodne z punktu widzenia zasad Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwłaszcza zasady swobody zakładania i prowadzenia przedsiębiorstw.
- VII. **W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu  
Integracji Europejskiej  
PODSEKRETARZ STANU

*Jarosław Pietros*

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Ministerstwo Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY**  
**z dnia .....**

**w sprawie opłat za przejazdy autostradami**

Na podstawie art. 37d ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ( Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 80, poz. 721 oraz z 2003 r. Nr ....., poz. ....) zarządza się, co następuje :

§ 1. Rozporządzenie określa sposób ustalania, dokonywania zmian wysokości oraz pobierania opłat za przejazd autostradami, zwanych dalej „opłatami” , kategorie pojazdów, od których pobiera się opłaty oraz sposób ogłaszania wysokości tych opłat.

§ 2. 1. Opłaty są ustalane, z uwzględnieniem ilości przejechanych kilometrów, nacisku na oś lub ciężaru pojazdu oraz kategorii pojazdu.

2. Opłata za przejazd jednego kilometra autostrady lub jej odcinka dla danej kategorii pojazdu jest kilometrową stawką opłaty za przejazd.

3. Opłaty mogą być ustalone jako opłaty zryczałtowane dla danej kategorii pojazdu. W takim przypadku opłata stanowi zryczałtowaną stawkę opłaty za przejazd.

§ 3. Opłaty mogą być ustalane jako opłaty abonamentowe. Możliwe jest stosowanie bonifikaty w stosunku do opłat jednorazowych.

§ 4. 1. W celu ustalenia i pobierania opłat przyjmuje się następujący podział pojazdów na kategorie:

- 1) kategoria 1: motocykle i pojazdy samochodowe o dwóch osiach;
- 2) kategoria 2: pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze, pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami;
- 3) kategoria 3: pojazdy samochodowe o trzech osiach, pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koło bliźniacze z przyczepami;
- 4) kategoria 4: pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach, pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami, pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach z przyczepami;
- 5) kategoria 5: pojazdy nie mieszczące się w kategoriach od 1 do 4 oraz pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.

2. Dla pojazdów wymienionych w ust. 1 pkt 5 stawka opłaty ustalana jest z uwzględnieniem stopnia przekroczenia dopuszczalnych norm.

§ 5. 1. W przypadku gdy opłaty stanowią przychód koncesjonariusza, stawki opłat mogą być zmienione przez koncesjonariusza po ich uzgodnieniu z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem sposobu określonego w umowie koncesyjnej.

2. O zamiarze zmiany stawek opłat koncesjonariusz powinien zawiadomić Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad co najmniej z dwumiesięcznym wyprzedzeniem.

§ 6. W przypadku gdy opłaty stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, stawki opłat mogą być zmieniane po ich uzgodnieniu przez ministra właściwego do spraw transportu i koncesjonariusza oraz po zasięgnięciu opinii Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem sposobu określonego w umowie koncesyjnej.

§ 7. Stawki opłat nie mogą być zmieniane częściej niż co 6 miesięcy, z tym, że pierwsza ich zmiana może nastąpić po upływie 30 dni od dnia rozpoczęcia eksploatacji autostrady lub jej odcinka.

§ 8. 1. Stawki opłat ogłaszane są przez koncesjonariusza, co najmniej z czternastodniowym wyprzedzeniem, w prasie o zasięgu lokalnym i ogólnokrajowym.

2. Informacja o aktualnej wysokości stawek opłat jest ogłaszana przez koncesjonariusza w prasie o zasięgu krajowym.

§ 9. 1. Opłaty są pobierane w gotówce.

2. Opłaty mogą być pobierane za pomocą kart magnetycznych lub kredytowych oraz przy użyciu elektronicznych urządzeń rejestrujących.

3. Informacja o sposobie poboru opłat jest ogłaszana przez koncesjonariusza w prasie o zasięgu krajowym.

§ 10. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lipca 2001 r. w sprawie opłat za przejazdy autostradami ( Dz. U. Nr 80, poz. 871).

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

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 37d ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ( Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 80, poz. 721 oraz z 2003 r. Nr ....., poz. ....), na mocy której ustawodawca upoważnił ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu ustalania opłat, dokonywania zmian ich wysokości, określenia kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty, oraz sposobu ogłaszania wysokości tych opłat.

Projekt określa 3 przesłanki, które decydują o wysokości opłaty za przejazd. Są to: ilość przejechanych kilometrów, nacisk na oś lub ciężar pojazdu, tj. parametry, które mają największy wpływ na stopień zużycia drogi, oraz kategorie pojazdu.

Projekt przewiduje możliwość ustalenia opłat jako opłat zryczałtowanych dla danej kategorii pojazdu oraz opłat abonamentowych a także stosowanie bonifikat w stosunku do opłat jednorazowych.

Pojazdy dla celów ustalenia opłaty są podzielone na 5 kategorii w zależności od ich dopuszczalnej masy całkowitej poprzez odniesienie się do liczby osi napędowych tych pojazdów.

Ten rodzaj kategoryzacji zapewnia spójność z przepisami ruchu drogowego i umożliwia identyfikację kategorii pojazdu ( dla celów poboru opłat ) za pomocą zainstalowanych w punktach poboru opłat odpowiednich urządzeń technicznych.

Projekt ustala ponadto tryb zmiany stawek opłat, podmioty właściwe do dokonania tych zmian, dopuszczalną częstotliwość zmian stawek opłat oraz sposób ich ogłaszania.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Przedmiot regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

*Projekt*

## **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury**

**z dnia .....**

### **w sprawie wysokości stawek prowizji od pobranej opłaty paliwowej oraz sposobu jej przekazywania i rozliczania**

Na podstawie art. 37r ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ( Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 80, poz. 721 oraz z 2003 r. Nr ....., poz. ....) zarządza się, co następuje :

§ 1. Urzędy skarbowe i Izby Celne uprawnione do pobierania opłaty paliwowej, otrzymują prowizję od pobranej opłaty w wysokości 0,1 % tej opłaty.

§ 2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje, ze środków zgromadzonych na rachunku Krajowego Funduszu Drogowego, na rachunek właściwego urzędu skarbowego lub właściwej Izby Celnej należną prowizję, o której mowa w § 1, w okresach miesięcznych, w terminie 20 dni po upływie każdego miesiąca.

§ 3. Organy uprawnione do poboru opłaty, o której mowa w § 1, są zobowiązane do przekazywania Bankowi Gospodarstwa Krajowego, w terminie do 10 dnia każdego miesiąca, informacji dotyczących wysokości pobranej opłaty za miesiąc poprzedzający.

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

### **Uzasadnienie**

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji z art. 37r ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym( Dz. U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 80, poz. 721 oraz z 2003 r. Nr .....,

poz. ....), na podstawie której ustawodawca upoważnił ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości stawek prowizji dla urzędów skarbowych i Izb Celných od pobranej opłaty paliwowej oraz do określenia sposobu jej pobierania i rozliczania, z uwzględnieniem kosztów ponoszonych przez te organy.

Projekt przewiduje, że uprawnione do pobierania opłaty paliwowej urzędy skarbowe i Izby Celne, z tytułu dokonywania czynności związanych z poborem opłaty paliwowej oraz z tytułu wykonywania innych czynności dotyczących tej opłaty, a prowadzonych zgodnie z przepisami Ordynacji podatkowej, otrzymują prowizję w wysokości 0,1 % pobranej opłaty.

Z uwagi na to, że w/w organy posiadają struktury organizacyjne i systemy umożliwiające pobór opłat i ich przekazywanie na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, ustalona wysokość prowizji jest wystarczająca do pokrycia kosztów związanych z poborem opłaty paliwowej oraz wszystkich czynności przewidzianych przepisami i Ordynacji podatkowej.

Z uwagi na to, że opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, utworzonego w Banku Gospodarstwa Krajowego – to Bank ten będzie zobowiązany do przekazania na rachunki bankowe właściwych urzędów skarbowych i Izb Celných należnych tym organom prowizji.

Przewiduje się, iż rozliczenia pomiędzy Bankiem Gospodarstwa Krajowego a podmiotami uprawnionymi do poboru opłaty paliwowej następować będą w miesięcznym okresie rozliczeniowym.

Przedmiot regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.