



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-72-05

Druk nr 4120

Warszawa, 1 czerwca 2005 r.

Pan
Włodzimierz Cimoszewicz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku.

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 Krajowym Funduszu
Drogowym oraz ustawy o transporcie
drogowym.**

Z uwagi na przedmiot regulacji, uprzejmie proszę Pana Marszałka o nadanie priorytetu pracom nad tym projektem ustawy.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym ¹⁾

Art. 1. 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 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 37a otrzymuje brzmienie:

„Art. 37a. 1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3-12.

2. Opłaty za przejazd autostradą pobiera spółka, która zawarła umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zwana dalej „spółką”, na zasadach określonych w ustawie.
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. Spółka nie pobiera opłat za przejazd autostradą od pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po

drogach krajowych, pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 i Nr 273, poz. 2703), w okresie ważności tej opłaty.

5. Przejazd autostradą pojazdów, o których mowa w ust. 4, odbywa się za okazaniem karty opłaty za przejazd po drogach krajowych.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, spółce przysługuje zwrot środków finansowych z Funduszu zgodnie z ust. 7.
7. Zwrot środków finansowych, o którym mowa w ust. 6, przysługuje w wysokości kwoty odpowiadającej iloczynowi rzeczywistej liczby przejazdów autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz wynegocjowanej ze spółką stawki opłaty za przejazd autostradą pojazdów, których kategorię określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 37d ust. 2, nie wyższej jednak niż obowiązująca przed przystąpieniem do negocjacji.
8. Uzgodnienia stawki opłaty, o którym mowa w ust. 7, dokonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

9. Spółka jest obowiązana:

- 1) rejestrować w punktach poboru opłat, w systemie informatycznym, liczbę pojazdów samochodowych, za przejazd których nie pobiera opłat, zgodnie z ust. 4;
- 2) wystawiać dokument potwierdzający fakt dokonania przejazdu przez punkt poboru opłat, z podaniem w szczególności: kategorii pojazdu samochodowego, daty i godziny przejazdu, nazwy i adresu punktu poboru opłat, numeru pasa przejazdowego i numeru kasjera;
- 3) sporządzać za okres miesięczny zestawienie faktycznych przejazdów pojazdów samochodowych, z podziałem na kategorie pojazdów i stawki opłaty;
- 4) przekazywać co miesiąc Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad zestawienie, o którym mowa w pkt 3, wraz z kwotą ustaloną zgodnie z ust. 7.

10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest obowiązany do:

- 1) kontroli realizacji przez spółkę obowiązków określonych w ust. 9, w tym w szczególności kontroli prawidłowości zestawień i kwot, o których mowa w ust. 9 pkt 3 i 4;
- 2) składania wniosku do Banku Gospodarstwa Krajowego o wypłatę zwrotu środków finansowych na rzecz spółki, o którym mowa w ust. 6.

11. Spółce przysługuje zwrot środków finansowych, o którym mowa w ust. 6, w kwartalnych okresach rozliczeniowych.
12. Sposób i terminy dokonywania zwrotu środków finansowych, o którym mowa w ust. 6, określi umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady oraz porozumienie, o którym mowa w art. 39l.
13. W przypadku pobierania opłat za przejazd autostradą przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio.”;

2) w art. 37e ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału, każdego roku.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykonujący przewozy na potrzeby własne są obowiązani do uiszczania opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych,

której maksymalna wysokość nie może być wyższa niż równowartość 800 euro rocznie, z wyłączeniem:

- 1) przedsiębiorców wykonujących transport drogowy taksówką;
- 2) transportu kombinowanego;
- 3) komunikacji miejskiej;
- 4) zakładów pracy chronionej lub zakładów aktywności zawodowej.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wyłączenie, o którym mowa w ust. 1, nie zwalnia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd autostradą, o których mowa w przepisach o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”;

2) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie :

„3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje kwoty pobranych opłat, o których mowa w ust. 1, w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania, 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 oraz na druk kart opłat za przejazd po drogach krajowych, a także na wypłaty zwrotu środków finansowych, o którym mowa w art. 37a ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach

płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr....., poz.).”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje, w zakresie swojej regulacji, wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.Urz. WE L 187 z 20.07.1999, str. 42. Dane dotyczące ogłoszenia aktu prawa Unii Europejskiej zamieszczone w niniejszej ustawie dotyczą ogłoszenia tego aktu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – Polskie wydanie specjalne).

UZASADNIENIE

Projekt zmian w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu dostosowanie obowiązującego w Polsce systemu opłat za korzystanie z dróg do postanowień dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, a w szczególności art. 7 ust. 3 tej dyrektywy.

Zgodnie z tym artykułem „w tym samym czasie nie można na ten sam odcinek drogi nałożyć opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury”. Postanowienia dyrektywy 1999/62/WE mają zastosowanie do pojazdów silnikowych o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton.

Pomimo, że obecnie obowiązujące przepisy dyrektywy 1999/62/WE dotyczą jedynie pojazdów silnikowych o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, obecnie w Komisji Europejskiej trwają prace nad zmianą tej dyrektywy.

Przewiduje się w niej zakaz nakładania jednocześnie opłaty za przejazd autostradą oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury (opłaty drogowej) na pojazdy silnikowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 3,5 tony. Planowany kierunek zmian ww. dyrektywy został uwzględniony w przedmiotowej nowelizacji.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykonujący przewozy na potrzeby własne są obowiązani do uiszczania opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, przy wykorzystaniu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, z wyłączeniem autostrad płatnych. Tego typu opłaty są odpowiednikiem opłat za korzystanie z infrastruktury, w rozumieniu dyrektywy 1999/62/WE. Wniesienie takiej opłaty nie zwalnia zatem z obowiązku uiszczania opłaty za przejazd autostradami płatnymi.

Z kolei, zgodnie z przepisem art. 37a ust. 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym za przejazd autostradą płatną pobierane są opłaty. Od opłat za przejazd autostradą płatną zwolnione są pojazdy uprzywilejowane na

zasadach określonych w ww. ustawie. Inne pojazdy mają ustawowy obowiązek uiszczania opłat.

Przedstawiony wyżej dotychczasowy stan prawny nie umożliwi rezygnacji z poboru opłat za przejazd autostradą od pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, bez dokonania odpowiednich zmian obu ww. ustaw. Możliwość taką zapewnia przedmiotowa nowelizacja, w szczególności przez zmianę art. 37a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym a także zmianę art. 42 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Zgodnie z ustawą o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, opłaty za przejazd po autostradach płatnych eksploatowanych przez spółki, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, stanowią przychód tych spółek. Prawo poboru opłat za przejazd autostradą jest wykonywane zgodnie z treścią udzielonych tym spółkom koncesji.

Tym samym wprowadzenie proponowanego odstąpienia od poboru opłat za przejazd autostradą, które wypełnia warunki zawarte w dyrektywie 1999/62/WE, oznacza konieczność zwrotu spółkom środków finansowych należnych za przejazd autostradą, zagwarantowanych umową o budowę i eksploatację autostrady oraz treścią udzielonej koncesji.

Projekt ustawy przewiduje, że zwrot środków finansowych przysługiwać będzie w wysokości kwoty odpowiadającej iloczynowi rzeczywistej liczby przejazdów autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz wynegocjowanej ze spółką stawki opłaty za przejazd autostradą pojazdów, których kategorię określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 37d ust. 2 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, nie wyższej jednak niż obowiązująca przed przystąpieniem do negocjacji. Uzgodnienie stawek opłat ze spółkami należeć będzie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zakłada się, że wynegocjowane stawki powinny uwzględniać upusty i abonamenty jakie są stosowane przez spółki a także przewidywany wzrost ruchu na autostradach.

Dla wyliczenia wysokości zwracanych środków spółki będą zobowiązane do: rejestrowania w punktach poboru opłat, w systemie informatycznym, liczby pojazdów

samochodowych, za przejazd których nie będzie pobierana opłata za przejazd autostradą, wystawiania dokumentu potwierdzającego fakt dokonania przejazdu przez punkt poboru opłat z podaniem, w szczególności: kategorii pojazdu samochodowego, daty i godziny przejazdu, nazwy i adresu punktu poboru opłat, numeru pasa przejazdowego i numeru kasjera, sporządzania za okres miesięczny zestawienia faktycznych przejazdów pojazdów samochodowych z podziałem na kategorie pojazdów i stawki opłaty oraz do przekazywania co miesiąc Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad powyższych zestawień i kwot zwrotu środków finansowych. Natomiast Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad obowiązany będzie do kontroli wykonywania przez spółki ww. obowiązków, w szczególności kontroli prawidłowości zestawień i wysokości kwot zwrotu. Przewiduje się, że sposób i terminy dokonywania zwrotu środków finansowych z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) zostaną określone w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

Konsekwencją wprowadzonych zmian w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym jest zmiana art. 46 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

Dodatkowo, Rzeczpospolita Polska powinna zmienić obowiązujące obecnie stawki opłat za przejazd pojazdów samochodowych po drogach krajowych, tak aby dostosować je do wymogów dyrektywy. Art. 7 ust. 8 dyrektywy 1999/62/WE przewiduje, że stawki opłat drogowych powinny być proporcjonalne do czasu korzystania z infrastruktury. Z tego względu, co wynika z ustaleń z Komisją Europejską, obecne stawki jednodniowe, tygodniowe i miesięczne powinny zostać obniżone, natomiast stawki półroczne i roczne podwyższone. W przeciwnym wypadku Polska narażona jest na zarzut dyskryminacyjnego traktowania przewoźników z innych państw Unii Europejskiej, korzystających z polskiej infrastruktury drogowej tylko czasowo. W ramach obecnie obowiązujących opłat drogowych wymagane jest, celem dostosowania do norm dyrektywy 1999/62/WE, dokonanie restrukturyzacji rodzajów i stawek opłat drogowych. Rodzaje i stawki opłaty za przejazd pojazdów samochodowych po drogach krajowych określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydawane na podstawie art. 42 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym.

Szczególnego podkreślenia wymaga fakt, że przedmiotowa nowelizacja realizuje postulaty zgłaszane przez wiele środowisk, w tym bezpośrednich użytkowników dróg,

a dotyczące zmniejszenia ruchu na drogach alternatywnych dla odcinków płatnych autostrad przez skierowanie ruchu pojazdów ciężarowych na odcinki dróg płatnych, co zarazem powinno zahamować postępującą degradację dróg alternatywnych. W tym aspekcie celem nowelizacji jest więc ochrona samorządowej i krajowej sieci dróg publicznych położonych wokół płatnych autostrad oraz zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu (wypadki drogowe, zanieczyszczenie środowiska naturalnego, hałas, niszczenie nawierzchni dróg itp.), związanych z obecnie realizowanym ruchem tranzytowym po tych drogach. W konsekwencji istniejąca w pobliżu autostrad infrastruktura drogowa narażona jest na zniszczenie, a mieszkańcy tych terenów są narażeni na niedogodności wynikające z nadmiernego ruchu ciężkich pojazdów po niedostosowanych drogach. Powoduje to uzasadnione protesty społeczne i dające się przewidzieć w przyszłości wydatki na odtworzenie zniszczonej infrastruktury drogowej krajowej i samorządowej.

Zaproponowane w projekcie zmiany (umożliwienie wjazdu na autostradę płatną pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 3,5 t za okazaniem karty opłaty za przejazd po drogach krajowych) spowodują przeniesienie ruchu pojazdów ciężkich z nieprzystosowanych do tego dróg lokalnych na autostrady, które są dostosowane do takich obciążeń.

Wymóg pełnego wdrożenia postanowień dyrektywy 1999/62/WE i przez przyjęte rozwiązania – umożliwienie skierowania ruchu pojazdów ciężarowych z dróg alternatywnych na odcinki dróg płatnych, uzasadniają natychmiastowe wejście w życie przedmiotowego aktu prawnego, a także nie stoją temu na przeszkodzie zasady demokratycznego państwa prawnego, w związku z czym proponuje się, aby objęte projektem zmiany ustaw nastąpiły z dniem ich ogłoszenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Wprowadzenie zmian do ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i do ustawy o transporcie drogowym, w zakresie w nich proponowanym będzie miało bezpośredni wpływ na prawa i obowiązki spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad, na podstawie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Nowelizacja wpłynie również na użytkowników dróg wykonujących transport drogowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykonujących przewozy na potrzeby własne przy wykorzystaniu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, za które wniesiona została opłata za przejazd po drogach krajowych (opłata drogowa), przez zniesienie obowiązku odrębnego uiszczania przez nich opłat za przejazd autostradą.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Przedmiotowe zmiany były konsultowane co do skutków finansowych ich wprowadzenia ze spółkami eksploatującymi płatną autostradę A2 Nowy Tomyśl – Konin (spółka Autostrada Wielkopolska S.A.) oraz płatną autostradę A4 Katowice – Kraków (spółka Stalexport Autostrada Małopolska S.A.) i z organizacjami zrzeszającymi przewoźników.

3. Wyniki analizy wpływu aktu normatywnego na:

1) sektor finansów publicznych

W związku z planowaną zmianą ustaw dokonano analizy wpływu aktu na sektor finansów publicznych. Niniejsza analiza odnosi się do kalkulacji planowanych wpływów i wydatków Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), wynikających bezpośrednio z przedmiotowych zmian ustaw.

Powyższa kalkulacja pokazuje, że przedmiotowe zmiany ustaw nie spowodują negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa ani dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Zmiany te będą miały wpływ na wysokość gromadzonych w KFD środków pochodzących z opłaty drogowej. Poza tym z oszczędności powstałych w wyniku zmniejszenia kosztów utrzymania i modernizacji dróg alternatywnych do autostrad, po skierowaniu ruchu samochodów o masie powyżej

3,5 tony na autostrady, można sfinansować inne projekty drogowe, realizowane przez zarządców dróg alternatywnych.

Na wstępie dokonano kalkulacji wpływów do KFD.

W roku bieżącym wpływy z opłaty drogowej założone zostały na poziomie 493 mln zł (bez uwzględnienia przedmiotowych zmian w prawie). Plan na rok bieżący wynika z projekcji wieloletniej wpływów z opłat drogowych do KFD.

W roku 2006 przewiduje się, że wpływy z opłaty drogowej, przy zachowaniu tendencji wzrostu wpływów na poziomie obserwowanym w 2005 r., wyniosą 510 milionów złotych.

Jednocześnie w związku z wprowadzeniem nowelizacji należy spodziewać się wzrostu przychodów z opłaty drogowej w szacunkowej wysokości 30 % w skali roku. Zwiększenie przychodów będzie efektem przede wszystkim dokonania restrukturyzacji rodzajów i stawek w poszczególnych kategoriach opłat drogowych, jednak bez zwiększania maksymalnej stawki opłaty drogowej (która obecnie nie osiąga maksymalnego pułapu określonego ustawą o transporcie drogowym). Przedmiotowa restrukturyzacja będzie przeprowadzona w wyniku konieczności dostosowania polskiego prawa do dyrektywy 1999/62/WE w zakresie wzajemnej proporcjonalności stawek okresowych opłat drogowych w zależności od czasu, za jaki opłata została wniesiona. W celu usprawnienia systemu poboru opłaty drogowej resort infrastruktury podjął już stosowne działania. Ponadto wzrost przychodów z opłaty drogowej będzie skutkiem zwiększonej atrakcyjności korzystania z dróg krajowych, ponieważ opłata obejmować będzie zarówno korzystanie z podstawowej sieci dróg krajowych, jak i z autostrad bez obowiązku ponoszenia jakichkolwiek dodatkowych wydatków. Zwiększenie atrakcyjności przejazdu autostradą będzie wynikiem w szczególności zmniejszenia kosztów prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty korzystające z sieci dróg krajowych, w szczególności wskutek: (i) wydatnego skrócenia czasu przejazdu pojazdów ciężarowych w podstawowych korytarzach transportowych, w ciągu których znajdują się autostrady, co umożliwi przewiezienie większego tonażu towarów w danej jednostce czasu; (ii) obniżeniu kosztu poruszania się pojazdów ciężarowych po drogach o najwyższym dopuszczalnym nacisku na oś w wysokości 115 kN, co w rezultacie skutkować będzie możliwością jednorazowego przewiezienia większego tonażu towarów.

Jednocześnie usprawniony zostanie system poboru opłaty drogowej wskutek działań bezpośrednich (i) m.in. dzięki podwyższeniu liczby inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego kontrolujących uiszczanie opłaty drogowej; oraz pośrednich (ii) weryfikacji w punkcie poboru opłat na odcinku autostrady płatnej posiadania winiety, jako dowodu wniesienia opłaty drogowej, uprawniającego do skorzystania z wolnego od opłat przejazdu autostradą.

Wynikiem wzrostu przychodów w prognozowanej wysokości będzie ustalenie wpływów z opłaty drogowej w 2005 roku na poziomie 550 mln złotych a w roku 2006 na poziomie co najmniej 640 milionów złotych.

Następnie dokonano analizy pokrycia wydatków z KFD dla spółek z tytułu zwrotu spółkom środków finansowych w związku z niepobieraniem przez nie opłat za przejazd autostradą od pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, pobierana na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Szacunkową wartość zwrotu środków finansowych wyliczono na podstawie prognozowanego ruchu pojazdów o masie powyżej 3,5 t w korytarzach transportowych, przy jednoczesnym przeprowadzeniu konsultacji i wstępnych ustaleń z obecnymi koncesjonariuszami (spółkami): Autostrada Wielkopolska S.A. – autostrada A2 Konin – Nowy Tomyśl oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. – autostrada A4 Katowice – Kraków.

Należy podkreślić, że kalkulacja opracowana została przy wykorzystaniu danych aktualnych na rok 2005 i bazuje na założeniu przejęcia przez daną autostradę, na której nie będzie poboru opłat od pojazdów powyżej 3,5 t, całego ruchu tych pojazdów z danego korytarza transportowego, w ciągu którego znajduje się autostrada. Dodatkowo przyjęto dziesięcioprocentową rezerwę na takie dodatkowe pojazdy powyżej 3,5 t, które poruszają się w innym korytarzu transportowym, ale które z uwagi na brak poboru opłat za przejazd autostradami, skorzystają z autostrady.

Przedmiotowa nowelizacja spowoduje konieczność wydatkowania w roku 2005 w okresie od sierpnia (planowany okres wejścia w życie niniejszej nowelizacji) do grudnia kwoty do 210 mln złotych ze środków KFD na rzecz spółek. Ewentualne opóźnienie wejścia w życie przedmiotowej nowelizacji spowoduje proporcjonalne zmniejszenie kwoty przeznaczonej do wypłaty. W roku 2006 kwota ta będzie

proporcjonalnie wyższa, obejmując pełne 12 miesięcy wypłat na rzecz spółek zwrotu środków finansowych i wyniesie ok. 500 mln zł.

Wprowadzenie nowelizacji spowoduje obowiązek wypłaty na rzecz spółek w 2005 roku kwoty 210 milionów złotych z kwoty 550 milionów złotych uzyskanych z wpływów z opłaty drogowej. Sumarycznie, w roku 2006 kwota wypłaty na rzecz spółek wyniesie 500 milionów złotych z kwoty 640 milionów złotych pochodzących z opłaty drogowej.

Zmienne koszty eksploatacji wynikające ze zwiększonego ruchu ujęte są w formułach wzrostu kosztów eksploatacji i utrzymania autostrady określonych w umowach koncesyjnych. W związku z powyższym nie przewiduje się dodatkowego zwrotu kosztów zwiększonego zużycia autostrad.

Zestawienie planowanych wpływów z opłat drogowych oraz planowanych wydatków na zwrot środków finansowych dla spółek z KFD potwierdza, że w 2005 roku wprowadzenie aktu mogłoby spowodować zmniejszenie wpływów do KFD maksymalnie o 148,5 mln zł w stosunku do wpływów prognozowanych, przy założeniu uruchomienia zwrotu środków finansowych od sierpnia br.

Przychód spółek w wyniku wprowadzenia nowelizacji znacząco wzrośnie, ale nie odbędzie się to kosztem finansów publicznych. Każda z obowiązujących umów koncesyjnych zawiera mechanizm podziału zysku, który stwierdza, że zysk Spółki powyżej 10 % podlega podziałowi pomiędzy akcjonariuszy spółki oraz KFD. Ponadto, w wyniku wzrostu zysku do kolejnego określonego poziomu, przewidziany jest wzrost udziału Funduszu. Udział Funduszu w zyskach Spółek przy najbardziej korzystnym schemacie podziału może wynieść 80 % wartości zysku.

W efekcie mechanizm taki przewidywany w kolejnych przygotowywanych umowach o budowę oraz eksploatację lub wyłącznie eksploatację autostrady umożliwia nie tylko uzyskanie środków przez Fundusz ale gwarantuje odzyskanie przez Fundusz środków finansowych ewentualnie wypłaconych ponad kwoty rzeczywiście należne.

Rozwiązania ustalone w umowach koncesyjnych dotyczące podziału zysków między akcjonariuszy a KFD powodują że wpływy do KFD rosną nieproporcjonalnie do wzrostu zysku. Kilkuprocentowy wzrost zysku obliczony na koniec poprzedniego roku ponad wyżej wymieniony próg, powoduje wzrost udziału funduszu o średnio kilkadziesiąt procent.

2) rynek pracy


Przedmiotowe zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

3) konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki

Przedmiotowe zmiany będą miały pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną polskiej gospodarki. Wprowadzenie zmian do przedmiotowych ustaw będzie skutkowało zmniejszeniem obciążeń podmiotów świadczących usługi transportu drogowego o wnoszone dotychczas opłaty za przejazd autostradami. Dzięki temu koszt świadczonych przez te podmioty usług będzie mógł być pomniejszony o wartość wnoszonej dotychczas opłaty za przejazd autostradą.

4) sytuację i rozwój regionalny

Skutkiem wprowadzenia regulacji będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach alternatywnych do autostrad oraz wzrost komfortu życia mieszkańców terenów położonych w pobliżu tych dróg. Zmniejszony poziom ruchu samochodów o masie powyżej 3,5 tony znacząco wpłynie na poprawę warunków środowiska naturalnego. Skróci się czas przejazdu drogami alternatywnymi co również spowoduje zwiększenie atrakcyjności przyległych terenów. Zmniejszy się szybkość zużycia dróg alternatywnych, zmniejszając tym samym koszty utrzymania i modernizacji tych dróg. Wynikające z tego oszczędności mogą posłużyć zarządcom dróg do finansowania innych inwestycji.


**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP/1612/05/DPkm

Warszawa. 02106/05 2005 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, 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, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-10-72-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Przedmiotowy projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (zwana dalej „ustawą”) ma na celu dostosowanie prawa polskiego w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury do dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187 str. 42 z 20.07.99, zwanej dalej „dyrektywą”).
- II. Art. 37 a ust. 1 ust. 4 projektu ustawy usuwa obecnie istniejącą sprzeczność prawa polskiego z art. 7 ust. 3 dyrektywy, w myśl którego niedopuszczalne jest kumulatywne stosowanie przez Państwa Członkowskie opłat za korzystanie z infrastruktury i za przejazd
- III. Obecne brzmienie art. 37a ust. 7 ustawy przewidujące ograniczenia w ustalaniu wysokości stawek opłat za przejazd autostradą należy ocenić pozytywnie. niemniej jednak, należy stwierdzić, iż wprowadzenie górnego limitu wysokości stawek

odnoszącego się do obecnego ich poziomu należy podać ocenę z punktu widzenia zgodności z regulacjami UE dotyczącymi pomocy publicznej. Przewidziane w art. 37 a ust. 7 ustawy kryteria i procedury ustalania wysokości tych rekompensat muszą zostać ocenione, aby jednoznacznie stwierdzić, czy system ten nie stanowi niedopuszczalnej pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE. Kompetencję do ostatecznej oceny tej kwestii posiada Komisja Europejska. W związku z tym niezbędne jest poinformowanie Komisji o przyjętym przez Polskę rozwiązaniu.

W konkluzji stwierdzam, iż projekt przedmiotowej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej po uwzględnieniu uwag wskazanych w niniejszej opinii.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury

