

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU ¹⁾

z dnia 2006 r.

w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych

Na podstawie art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaj i wysokość opłaty uiszczanej za przejazd po drogach krajowych, przez podmioty wykonujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewóz drogowy;
- 2) tryb wnoszenia i sposób rozliczania tej opłaty w przypadku niewykorzystania w całości lub w części dokumentu potwierdzającego jej wniesienie za okres roczny z przyczyn niezależnych od podmiotu;
- 3) wzory dokumentów potwierdzających wniesienie tej opłaty.

§ 2. 1. Ustala się następujące rodzaje opłat, o których mowa w § 1:

- 1) opłatę dobową,
 - 2) opłatę siedmiodniową,
 - 3) opłatę miesięczną,
 - 4) opłatę roczną
- zwane dalej „opłatami”.

2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, uzależnione są od czasu przejazdu po drogach krajowych, rodzaju pojazdu samochodowego, dopuszczalnej masy całkowitej oraz emisji spalin pojazdu samochodowego.

3. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 2, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Uiszczenie opłaty następuje poprzez nabycie przez podmiot karty opłaty.

2. Jednostka upoważniona do poboru opłaty, zwana dalej „jednostką”, zaznacza czas przejazdu po drogach krajowych poprzez przedziurkowanie określonych pól w następujący sposób:

- 1) dobowa karta opłaty ważna jest wyłącznie w dniu określonym przez przedziurkowanie;
- 2) siedmiodniowa karta opłaty ważna jest w dniu przedziurkowania oraz przez kolejne sześć dni po dacie przedziurkowania;
- 3) miesięczna karta opłaty ważna jest w dniu przedziurkowania, a jej termin kończy się z upływem dnia w następnym miesiącu, który datą odpowiada dacie przedziurkowania, a gdyby takiego dnia w następnym miesiącu nie było, w ostatnim dniu tego miesiąca;
- 4) roczna karta opłaty ważna jest w dniu przedziurkowania, a jej termin kończy się z upływem dnia w następnym roku, który datą odpowiada dacie przedziurkowania, a gdyby takiego dnia w następnym roku nie było, w ostatnim dniu danego miesiąca.

3. Karta opłaty składa się z dwóch części:

- 1) winiety samoprzylepnej umieszczanej w sposób trwały wewnątrz pojazdu samochodowego w prawym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu;
- 2) odcinka kontrolnego przechowywanego w pojeździe samochodowym i okazywanego na żądanie osób uprawnionych do kontroli karty opłaty.

4. Dowód uiszczenia opłaty stanowią obie części karty opłaty łącznie, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Nie stanowi dowodu uiszczenia opłaty:

- 1) winieta nie przedziurkowana lub nie umieszczona trwale w sposób, o którym mowa w ust. 3 pkt 1;
- 2) winieta nosząca ślady uszkodzeń;
- 3) odcinek kontrolny noszący ślady uszkodzeń;
- 4) odcinek kontrolny noszący ślady ingerencji chemicznej lub mechanicznej;
- 5) odcinek kontrolny zafoliowany (zalaminiowany) lub w inny sposób uniemożliwiający sprawdzenie umieszczonych na dokumencie zabezpieczeń.

6. Szczegółowe wzory kart opłat oraz ich opis wraz z opisem zabezpieczeń, określają załączniki nr 2-26 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Kartę opłaty wypełnia podmiot wykonujący przewóz drogowy przed rozpoczęciem pierwszego przejazdu.

2. Wypełnienie karty opłaty polega na wpisaniu numeru rejestracyjnego pojazdu samochodowego na jej odcinku kontrolnym, o którym mowa w § 3 ust. 3. pkt 2.

3. Kartą nieprawidłowo wypełnioną jest karta:

- 1) wypełniona niezgodnie z ust. 2;
- 2) wskazująca na ingerencję w pola podlegające wypełnieniu.

§ 5. 1. Podmiot wykonujący przewozy może wystąpić z wnioskiem o zwrot niewykorzystanej opłaty, zwany dalej „wnioskiem”, w przypadku niewykorzystania w całości lub w części dokumentu potwierdzającego wniesienie opłaty rocznej z przyczyn niezależnych, a w szczególności:

- 1) utraty pojazdu, na który wystawiona była karta opłaty;
- 2) zmiany numerów rejestracyjnych pojazdu, na który wystawiona była karta opłaty;
- 3) zaprzestania lub zawieszenia wykonywania działalności gospodarczej, w zakresie której wykonywane były przewozy.

2. We wniosku podmiot wykonujący przewozy podaje przyczyny niewykorzystania opłaty oraz dołącza do niego:

- 1) odcinek kontrolny karty opłaty;
- 2) dokumenty potwierdzające przyczynę niewykorzystania opłaty.

3. Wniosek składa się w terminie 14 dni od daty powstania przyczyny niewykorzystania opłaty. Wniosek złożony po upływie tego terminu pozostaje nie rozpatrzony. Przepis art. 58 kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

§ 6.1. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku jednostka, o której mowa w § 3 ust. 2, dokonuje zwrotu za niewykorzystaną opłatę roczną, zgodnie z następującym wyliczeniem:

- 1) za niewykorzystanie opłaty do 3 miesięcy włącznie – stawka opłaty miesięcznej, za każdy miesiąc;
- 2) za niewykorzystanie opłaty od 4 do 9 miesięcy włącznie – 50% stawki opłaty miesięcznej, za każdy miesiąc;
- 3) za niewykorzystanie opłaty od 10 do 11 miesięcy włącznie – 30% stawki opłaty miesięcznej, za każdy miesiąc.

2. Kwota podlegająca zwrotowi z tytułu niewykorzystanej opłaty rocznej, podlega zaokrągleniu do pełnych złotych.

3. Przy rozpatrywaniu wniosku o dokonanie zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej, każdy rozpoczęty miesiąc uważany jest za miesiąc wykorzystany.

§ 7. 1. Rozliczeń z tytułu niewykorzystania uiszczonej opłaty rocznej dokonuje jednostka.

2. Jednostka rozpatruje wniosek w terminie 21 dni od dnia jego złożenia.

3. Jednostka odmawia zwrotu opłaty lub jej części, w przypadku:

- 1) złożenia wniosku po terminie, o którym mowa w § 5 ust. 3;
- 2) gdy niewykorzystanie karty opłaty rocznej nastąpiło z przyczyn zależnych od przewoźnika;
- 3) podejrzenia podrobienia albo przerobienia odcinka kontrolnego;
- 4) złożenia odcinka kontrolnego wypełnionego niewłaściwie;
- 5) złożenia odcinka kontrolnego, o którym mowa w § 3 ust. 5 pkt 3-5;
- 6) niezłożenia odcinka kontrolnego.

4. Jednostka obowiązana jest do:

- 1) zwrotu niewykorzystanej opłaty w terminie do dziesiątego dnia miesiąca następującego po dacie rozpatrzenia wniosku – w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku;
- 2) przechowywania wniosku wraz z załączonymi dokumentami przez okres 2 lat od dnia złożenia wniosku.

5. Zwrot niewykorzystanej opłaty dokonywany jest z uzyskanych przez jednostkę środków z tytułu opłat za przejazd po drogach krajowych. Kwota niewykorzystanej opłaty obliczana jest w oparciu o liczbę pełnych miesięcy pozostałych do końca okresu, za który opłata została uiszczona, począwszy od dnia złożenia wniosku.

§ 8. 1. W przypadku karty opłaty dobowej, siedmiodniowej i miesięcznej, błędnie przedziurkowana przez jednostkę lub błędnie wypełnionej podmiot, karta opłaty nie podlega wymianie.

2. W przypadku błędnie wypełnionej rocznej karty opłaty, jednostka może wystąpić z wnioskiem o wymianę karty opłaty w terminie 7 dni od dnia nabycia karty opłaty.

3. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, jednostka podaje przyczyny błędnego wypełnienia karty opłaty oraz dołącza do niego oryginał odcinka kontrolnego.

§ 9. Karty opłat nabyte przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia mogą być stosowane i zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 21 października 2007 r.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 21 października 2006 r.

**Minister
Transportu**

w porozumieniu:

Minister Finansów

1) Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. 76, poz. 535).

2) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180, poz. 1494 i 1497.

3) Niniejsze rozporządzenie poprzedzone było rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. w sprawie uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 150, poz. 1684 oraz z 2002 r. Nr 188, poz. 1577), które na podstawie art. 6 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 180, poz. 1497) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zmienionej ustawą z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 180, poz. 1497). Zgodnie z art. 6 tej ostatniej ustawy dotychczasowe akty wykonawcze, w tym także obecnie obowiązujące rozporządzenie w sprawie w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych, obowiązują do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych nie dłużej niż do 21 października br. Tym samym najpóźniej do tej daty należy przygotować wejście w życie nowych rozwiązań, przy czym nie chodzi tutaj tylko o formalne wejście w życie projektowanego rozporządzenia, lecz o faktyczne przygotowanie sieci dystrybucji do sprzedaży nowych kart opłat (druk winiet, przyjęcie zamówień na nowe karty, ich dystrybucja do sprzedawców itp.).

Główne cele projektowanego rozporządzenia to:

- zwiększenie efektywności systemu poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, głównie przez jego „uszczelnienie”;
- usunięcie niezgodności z ustawodawstwem unijnym

W zakresie zwiększenia efektywności systemu poboru opłat należy wskazać, że wspomniana wyżej nowelizacja ustawy o transporcie drogowym dała możliwość znacznego zmniejszenia liczby obowiązujących dotychczas wzorów kart opłaty drogowej (z 52 do 24), poprzez likwidację kart półrocznych oraz podziału opłat ze względu na liczbę osi w pojeździe (w zespole pojazdów). Ułatwi to działanie służb kontrolnych i rozliczanie sprzedaży kart opłat z dystrybutorami oraz umożliwi zmniejszenie środków finansowych zaangażowanych w produkcję kart opłat, których zapas powinien być utrzymywany na poziomie minimum 6 miesięcznym.

W rozporządzeniu zaproponowano następujące rodzaje karty opłat drogowych:

- 1) dzienna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 2) dzienna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 3) dzienna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 4) dzienna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,

- 5) dzienna dla autobusów spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 6) dzienna dla autobusów spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 7) siedmiodniowa dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 8) siedmiodniowa dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 9) siedmiodniowa dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 10) siedmiodniowa dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 11) siedmiodniowa dla autobusów spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 12) siedmiodniowa dla autobusów spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 13) miesięczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 14) miesięczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 15) miesięczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc co najmniej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 16) miesięczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc co najmniej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 17) miesięczna dla autobusów spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 18) miesięczna dla autobusów spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 19) roczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 20) roczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 3,5 t i poniżej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 21) roczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 22) roczna dla pojazdów innych niż autobusy o dmc conajmniej 12 t spełniających wymagania euro 2 i wyżej,
- 23) roczna dla autobusów spełniających wymagania euro 0 i 1,
- 24) roczna dla autobusów spełniających wymagania euro 2 i wyżej.

Rozporządzenie wprowadza nowe wzory karty opłat, zgodnie z którymi karta opłaty składać się ma z dwóch części:

- winiety umieszczanej na szybie pojazdu (w sposób uniemożliwiający usunięcie winiety bez jej uszkodzenia),

- odcinka kontrolnego okazywanego służbom kontrolnym (zawierającego zabezpieczenia przed podrobieniem).

Czas wykorzystania karty będzie zaznaczany poprzez sprzedawcę za pomocą perforacji, a samodzielne wypełnianie karty przez przewoźnika ograniczone będzie jedynie do wpisania numeru rejestracyjnego pojazdu.

Te rozwiązania zapobiegać mają takim zjawiskom, jak:

- wypełnianie kart w zakresie czasu wykorzystania jedynie w razie kontroli – tym samym pomimo ograniczenia ważności karty dobowej do 7 dni, obecna karta dobową może być faktycznie wykorzystywana przez okres kilku dni co znacząco ogranicza wpływy na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego;
- fałszowanie wpisów w zakresie czasu wykorzystania karty (chemiczne lub mechaniczne usuwanie dotychczasowych wpisów i następnie wpisywanie kolejnych danych)
- zaniżone rozliczanie sprzedaży winiety; sprzedawca w porozumieniu z kupującym sprzedaje faktycznie „winiętę” o wyższej wartości (np. zaznaczając przez odpowiedni wpis, iż przeznaczona jest ona dla pojazdu nieekologicznego) podczas, gdy dokumentuje do rozliczeń sprzedaż winiety o niższej wartości (w tym przykładzie winiętę dla pojazdu ekologicznego).

Jednocześnie należy wskazać, iż umieszczona na szybie winieta ułatwia kontrolę pojazdów na drodze, gdyż umożliwia wcześniejsze (przed zatrzymaniem) stwierdzenie braku karty opłaty przez organy kontroli transportu drogowego (Inspekcję Transportu Drogowego, Policję, Straż Graniczną itp.). Kontrolę ułatwi także projektowane ograniczenie użycia dobowej karty opłaty, zgodnie z jej nazwą, do konkretnego dnia, w odróżnieniu do dotychczasowej 24 godzinnej karty opłat, gdzie użytkownik pojazdu wpisywał godzinę rozpoczęcia wykorzystania karty.

Rozporządzenie wprowadza ponadto zmiany w zakresie rozliczania opłaty rocznej w przypadku jej niewykorzystania w całości lub w części z przyczyn niezależnych od przedsiębiorcy. Są to:

- wprowadzenie terminu do złożenia wniosku o rozliczenie – 14 dni od dnia wystąpienia niezależnej od przedsiębiorcy przyczyny,
- obowiązek złożenia dokumentów potwierdzających przyczynę niewykorzystania opłaty,
- obowiązek przechowywania wniosku o rozliczenie wraz z załączonymi dokumentami przez okres 2 lat,
- określenie przesłanek do odmowy rozliczenia wniosku,

- wprowadzenie nowego sposobu rozliczenia opłaty wg. zasady: im krótszy czas wykorzystania opłaty tym większa jej część pozostaje nierozliczona – np. w przypadku pierwszych trzech miesięcy każdy miesiąc wg stawki miesięcznej;

Zaproponowane zmiany powinny znacząco ograniczyć nieprawidłowości związane z fikcyjnym rozliczaniem kart opłaty drogowej i tym samym zwiększyć wpływy z ich tytułu.

W rozporządzeniu określono ponadto okoliczności, w których karta opłaty (lub jej części) nie będzie stanowić dowodu uiszczenia opłaty.

Drugi z zakładanych celów rozporządzenia związany jest z dostosowaniem polskiego systemu poboru opłat do wymagań związanych z dyrektywą 1999/62/WE (tzw. dyrektywą eurowinietową) w zakresie:

- wysokości opłaty dobowej – równowartość 8 euro,
- proporcjonalności opłaty rocznej do opłaty dobowej.

Zmieniając wysokości opłat założono:

- stawka opłaty dobowej wskazana w ww. dyrektywie dotyczyć ma jedynie pojazdów innych niż autobusy o dmc powyżej 12 t
- najwyższa stawka opłaty rocznej nie może być niższa niż wynikająca z proporcji 90:1 w stosunku do opłaty rocznej,
- zaproponowane stawki przy nie zmienionej strukturze sprzedaży zapewniać mają nie zmniejszony przychód na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego (w rzeczywistości na skutek uszczelnienia systemu zakłada się, że wpływy na rzecz KFD powinny zwiększyć się o co najmniej 50%).

Należy podkreślić, że wprowadzenie nowego systemu (nowych kart opłat) wymagać będzie zniszczenia pozostałych u dystrybutorów zapasów niektórych rodzajów kart opłat o łącznej wartości około 2 mln złotych. Nie mniej zakładane zwiększenie wpływów z tytułu uszczelnienia systemu co najmniej o 50% uzasadnia konieczność podjęcia takich działań w możliwie krótkim terminie. Warunkiem koniecznym do powodzenia tych działań będzie (w pierwszych miesiącach funkcjonowania nowych kart opłat):

- podjęcie szerokiej kampanii informacyjnej skierowanej na przedsiębiorców i inne podmioty wykonujące przewozy drogowe pojazdami o dmc pow. 3,5 t,
- sprawna dystrybucja kart opłat i poszerzenie sieci sprzedaży,
- priorytetowe zaangażowanie w egzekwowanie obowiązku uiszczenia opłat przez służby kontrolne wykonujące kontrolę transportu

drogowego takie, jak Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna, służby celne,

- podjęcie na szeroką skalę przez Policję zaniechanych dotychczas przez tę służbę działań w tym zakresie,

wyposażenie służb kontrolnych w techniczne środki umożliwiające identyfikację dokumentów pod kątem stosowanych zabezpieczeń.

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

Projekt aktu normatywnego nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty na które oddziałuje projektowane rozporządzenie

Projektowany akt oddziałuje na podmioty wykonujące na terytorium RP przewóz drogowy w zakresie osób lub rzeczy.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wpływy z opłat przekazywane będą na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z którego następnie środki finansowe przekazywane są na Krajowy Fundusz Drogowy. Zakładane uszczelnienie systemu winietowego powinno zwiększyć wpływy na Krajowy Fundusz Drogowy o 50%.

Powyższy akt nie wpływa na budżet jednostek samorządu terytorialnego.

3. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia będzie konsultowany z następującymi organizacjami przewoźników drogowych:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa ,
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa
- Sekretariat Transportowców NSZZ "Solidarność", Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły
- Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.