

Projekt 25.09.2006 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU ¹⁾**

z dnia 2006 r.

**uchylające rozporządzenie w sprawie opłaty dla zagranicznych przedsiębiorców
wykonujących transport drogowy oraz przewozy na potrzeby własne pojazdami
samochodowymi zarejestrowanymi na terytorium Republiki Białorusi**

Na podstawie art. 43 ust. 2 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. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2005 r. w sprawie opłaty dla zagranicznych przedsiębiorców wykonujących transport drogowy oraz przewozy na potrzeby własne pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi na terytorium Republiki Białorusi (Dz. U. Nr 243, poz. 2065).

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu

1) Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

2) zmiany tekstu jednolitego 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.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wypełnienie upoważnienia zawartego w art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 roku, Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.), dającego ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość wprowadzenia, w drodze rozporządzenia, dla przedsiębiorców zagranicznych, na zasadzie wzajemności, opłaty za przejazd po drogach RP.

Zmiana rozporządzenia wynika z faktu, że Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś poinformowało o zwolnieniu, na mocy Dekretu Prezydenta Republiki Białoruś nr 536 z dnia 28 sierpnia 2006 r., z obowiązku uiszczania opłaty za przejazd po drogach Republiki Białoruś przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, przewozów, które na podstawie wiążących Republikę Białoruś umów międzynarodowych nie wymagają zezwoleń. Powyższa zmiana białoruskich przepisów, w pełni zadowala Stronę polską, gdyż zwalnia przewoźników polskich z obowiązku uiszczania tej opłaty. Zrównane zostały zasady dostępu do białoruskiej infrastruktury drogowej dla przewoźników polskich i białoruskich, co ponownie umożliwi konkurowanie na rynku przewozowym na równych zasadach.

Strona polska, zgodnie z deklaracją złożoną Stronie białoruskiej, dla zrównoważenia kosztów transportu drogowego, winna niezwłocznie odstąpić od pobierania opłaty wyrównawczej.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Wskazany termin wynika z konieczności pilnego zrównoważenia kosztów transportu drogowego, ponoszonych przez przedsiębiorców polskich w stosunku do przedsiębiorców białoruskich.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowany akt oddziałuje na przedsiębiorców białoruskich wykonujących usługi transportu drogowego oraz przewozy na potrzeby własne przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje zmniejszenie wpływów na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W przewozach drogowych rzeczy wykonywanych przez przewoźników białoruskich na podstawie wielostronnych, rocznych zezwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) przy kontyngencie tego rodzaju zezwoleń wynoszącym dla Białorusi 1013 szt., przyjmując, że na jednym zezwoleniu wykonanych jest 30 jazd przez terytorium RP i przyjmując średnią wartość opłaty dla pojazdu w wysokości 60 zł, orientacyjne zmniejszenie wpływów z tego tytułu może wynieść 1.823.400 zł.

W przewozach drogowych osób liczbę wjazdów autobusów białoruskich na terytorium RP szacuje się na poziomie 5.000 rocznie, co przy średniej opłacie 80 zł, stanowi orientacyjne zmniejszenie wpływów w wysokości 400.000 zł.

Łączne orientacyjne zmniejszenie wpływów na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad może wynieść 2.223.400 zł.

Należy podkreślić, że dochody z tytułu wprowadzonej opłaty wyrównawczej w stosunku do przewoźników białoruskich nie stanowiły planowanych wpływów Krajowego Funduszu Drogowego. Jediną przesłanką wprowadzenia opłaty było wymuszenie na stronie białoruskiej odstąpienia od poboru na terytorium Republiki Białoruś opłaty od polskich przewoźników za korzystanie z infrastruktury drogowej. Wprowadzone regulacje stawiły bowiem w uprzywilejowanej pozycji przewoźników białoruskich i powodowały nierówną konkurencję w przewozach. Opłata wyrównawcza stanowiła instrument, który wymógł na stronie białoruskiej zniesienie opłat.

3. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia jest konsultowany z następującymi organizacjami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa,

- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły,
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski,
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
- Sekretariat Transportowców NSZZ "Solidarność", Warszawa.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych

Wdrożenie projektu rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozporządzenia wpłyną na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Odstąpienie od pobierania opłaty wyrównawczej umożliwi stronie polskiej uzyskanie na rok bieżący kontyngentu 127.000 zezwoleń białoruskich, co oznaczać będzie zwiększenie liczby zezwoleń na przewozy do tego kraju o 19.000 zezwoleń i pełne zaspokojenie potrzeb przewozowych polskich przedsiębiorców.

d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

4. Korzyści społeczne

Wejście w życie rozporządzenia może przyczynić się do wzrostu jakości usług w transporcie drogowym.