

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾
z dnia 2009 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych ²⁾

Na podstawie art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm. ³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 151, poz. 1089 z późn.zm. ⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
"5. Wzory kart opłat określają załączniki nr 27-51 do rozporządzenia.";
- 2) w § 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
"1. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku jednostka dokonuje zwrotu za niewykorzystaną opłatę roczną. Sumę zwrotu stanowi kwota obliczona w oparciu o wysokość opłaty obowiązującą w dniu zakupu karty opłaty oraz liczbę pełnych miesięcy pozostałych do końca okresu, za który opłata została uiszczona, począwszy od dnia złożenia wniosku, pomniejszona o 20 % tej kwoty.";
- 3) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 4) uchyla się załączniki nr 10-12, 13-16, 17-20, 21-24 i 25 do rozporządzenia;
- 5) dodaje się załączniki nr 27 – 51 do rozporządzenia w brzmieniu określonym w załącznikach nr 2 – 23 do niniejszego rozporządzenia.
- 6) załącznik nr 26 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 24 do niniejszego rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy nr 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 157 z 09.06.2006, str. 8).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz.1238 i Nr 192, poz. 1381 z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 195, poz. 1412 oraz z 2008 r. Nr 235, poz. 1598

§ 2. Karty opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych nabyte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż:

- 1) w przypadku opłaty rocznej - do dnia 9 czerwca 2010 r.;
- 2) w przypadku opłaty miesięcznej - do dnia 9 lipca 2009 r.;
- 3) w przypadku opłaty siedmiodniowej - do dnia 15 czerwca 2009 r.;
- 4) w przypadku opłaty dobowej - do dnia 9 czerwca 2009 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 10 czerwca 2009 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

Minister Finansów

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WYSOKOŚCI OPŁAT UISZCZANYCH ZA PRZEJAZD PO DROGACH KRAJOWYCH

Rodzaj pojazdu samochodowego	stawka opłaty w zł									
	dobowa		siedmiodniowa		miesięczna		roczna			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin *									
	max. EURO 3	min. EURO 4	max. EURO 3	min. EURO 4	max. EURO 3	min. EURO 4	max. EURO 3	min. EURO 4	max. EURO 3	min. EURO 4
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pojazdy i zespoły pojazdów inne niż autobusy o dmc** co najmniej 12 t i max. 3 osiach	41	41	150	130	460	410	3.620	2.990		
Pojazdy i zespoły pojazdów inne niż autobusy o dmc** co najmniej 12 t i min. 4 osiach	41	41	170	140	520	470	4.100	3.380		
Autobusy o dmc** co najmniej 12 t	21	18	77	68	203	182	1.352	1.183		

* Zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.).

** Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy)

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia dokonuje zmiany rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 151, poz. 1089, z 2007 r. Nr 195, poz. 1412 oraz z 2008 r. Nr 235, poz. 1598) i stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.).

Z dniem 24 grudnia 2008 r. weszła w życie *ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), która została opracowana ze względu na konieczność wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8). Wprowadza ona szereg zmian związanych z systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce. Zgodnie z jej art. 3 pkt 1 lit. b w związku z art. 9 stawki opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, uzależnione są m.in. od liczby osi oraz emisji spalin pojazdu. Natomiast w chwili obecnej stawki te są różnicowane w szczególności ze względu na dopuszczalną masę całkowitą oraz emisję spalin pojazdu.

Zatem w związku z wdrażaniem dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz wejściem w życie w/w ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, konieczne stało się wprowadzenie zmian w rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych w zakresie rodzajów oraz wzorów kart opłaty drogowej, uwzględniających liczbę osi w pojazdach i klasę emisji spalin „EURO”.

Wprowadzono podział kart opłat drogowych ze względu na:

- liczbę osi w pojeździe na:
 - pojazdy o dmc co najmniej 12 t i max 3 osiach,
 - pojazdy o dmc co najmniej 12 t i min 4 osiach;
- klasę emisji EURO na:
 - EURO max.3,
 - EURO min. 4.

Ponadto pozostawiono odrębną kategorię winiet dla autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton.

Tym samym w § 1 projektu rozporządzenia uchyla się zapisy dotyczące obecnych wzorów kart opłaty drogowej dobowej, siedmiodniowej, miesięcznej i rocznej (załączniki nr 10 – 25) i dodaje się nowy podział kart opłaty drogowej ze względu na liczbę osi w pojeździe i normę emisji spalin EURO (załączniki nr 27 – 50).

Karty opłaty drogowej będą przygotowane w dotychczasowym formacie, kolorystyce za wyjątkiem kolorystyki winiety dobowej oraz z dotychczasowymi zabezpieczeniami. Dodatkowo na kartach opłaty będą uwzględnione informacje dotyczące liczby osi w pojeździe (max. 3, min. 4) oraz klasa emisji spalin EURO (max. 3 oraz min. 4).

Jednocześnie projekt rozporządzenia przewiduje podwyższenie opłat za przejazd po drogach krajowych (zmiana załącznika nr 1 rozporządzenia). Zaproponowane zapisy mają bowiem również na celu zapewnienie większych wpływów z opłat uiszczanych za przejazd po drogach krajowych przy jednoczesnym transponowaniu do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. Przewidziane w przedmiotowej dyrektywie maksymalne wysokości opłat użytkowników infrastruktury drogowej wynoszą 2 223 euro rocznie i są różnicowane zarówno pod względem ilości osi pojazdu jak i klas pojazdów EURO w zależności od limitów emisji spalin. Kolejne ograniczenie w określaniu maksymalnej stawki opłaty drogowej zawiera art. 42 *ustawy o transporcie drogowym*, zgodnie z którym stawka roczna tej opłaty nie może być wyższa niż 1 800 euro.

Należy oczekiwać, iż poprzez wzrost stawek opłat winietowych nastąpi wzrost wpływów ze sprzedaży winiet, co umożliwi dokonywanie wypłat na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad z tytułu zwrotu środków za przejazd autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, o których mowa w art. 37a ust. 6 *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (tzw. rekompensaty za przejazdy pojazdów z ważną winietą).

Prowadzone na potrzeby prac nad nowelizacją ustawy o drogach publicznych oraz rozporządzenia w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych analizy wskazywały, że przy jednorazowym wzroście cen kart opłaty drogowej w 2009 r. o ok. 30% wpływy KFD z których finansowane są wypłaty rekompensat, nie wystarczą na pełne pokrycie wydatków związanych z rekompensatami:

ROK	2009	2010	2011
wpływy KFD	1 006 619 889	1 075 168 519	1 136 559 000
w tym ze sprzedaży winiet	895 078 889	956 032 519	1 010 620 000
rekompensaty	1 323 462 000	1 493 545 000	2 348 046 000
różnica	-316 842 111	-418 376 481	-1 211 487 000

Aby wydatki na rekompensaty mogły być w perspektywie najbliższych 2 lat w pełni pokryte wpływami z opłat na ten cel przewidzianych (w tym głównie z opłaty winietowej), należy szacować, że stawki winiet powinny wzrosnąć o ok. 100%. Jednakże rozumiejąc trudną sytuację branży transportowej oraz wychodząc naprzeciw postulatом zgłaszanym przez to środowisko w trakcie prac parlamentarnych nad ustawą o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, zdecydowano o rozłożeniu podwyżki w czasie. Efektem przedmiotowej decyzji było podwyższenie opłat za przejazd po drogach jedynie o ok. 30 % od 1 stycznia br. Jednocześnie resor infrastruktury podjął działania zmierzające do obniżenia stawek rekompensat dla koncesjonariuszy. Uwzględniając te dwa czynniki we wcześniej wykonanych prognozach okazało się, iż w dalszym ciągu bilans

wpływów i wydatków związanych z winietami kształtuje się na poziomie niekorzystnym dla budżetu państwa, co rodzi konieczność zapewnienia dodatkowych środków finansowych na ten cel. Z tego też powodu zdecydowano o podwyższeniu cen tych opłat. Proponowana podwyżka opłat za przejazd wynosi od 8 % (opłata dzienna) do 30 % (opłata dla autobusów oraz samochodów z min. 4 osiami). Wielkość podwyżek była wstępnie uzgadniana z partnerami społecznymi w toku prac parlamentarnych na projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Ponadto proponowany wzrost stawek opłat za przejazd po drogach krajowych związany jest także z proponowaną zmianą systemu finansowania inwestycji drogowych, zakładającego, iż całość środków niezbędnych na realizację tych projektów będzie pokrywana z Krajowego Funduszu Drogowego. Natomiast opłaty za przejazd po drogach krajowych stanowią jedno ze źródeł zasilania Funduszu, które obok przychodów wskazanych w art. 39b ust. 1 *ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* mogą zostać przeznaczone na realizację zarówno projektów zawartych na liście indykatywnej POIiŚ jak i pozostałych zadań umieszczonych w Programie Budowy dróg i Autostrad.

Projekt rozporządzenia nadaje również nowe brzmienie § 7 ust. 1, z którego wykreślono sformułowanie „koszty manipulacyjne”. Koszty manipulacyjne nie powinny być bowiem określone w procentach (tak jak jest obecnie). Koszt manipulacyjny jest stałą kwotą pobieraną w jednakowej wysokości (§ 1 pkt. 2).

Ponadto z uwagi na konieczność zmiany koloru karty opłaty drogowej dobowej na kolor niebieski konieczna stała się ponowna zmiana załącznika 26 do rozporządzenia (§ 1 pkt. 6). Zmiana ta jest wynikiem prowadzonych z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego konsultacji oraz zgłoszonych w toku uwag dotyczących pomyłek w kontrolach pojazdów będących wynikiem zastosowania podobnej kolorystyki winiet dobowych oraz rocznych.

W § 2 projektu rozporządzenia wprowadzony został przepis przejściowy, konieczny z uwagi na zmianę wzorów kart opłaty drogowej. Zgodnie z tym zapisem karty opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych nabyte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do daty wskazanej bezpośrednio w przepisie.

W § 3 projektu wskazano, termin wejścia w życie rozporządzenia. Rozporządzenie powinno wejść w życie w dniu 10 czerwca 2009 r. gdyż taki termin przewiduje *ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (art. 9 ustawy).

Rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na podmioty wykonujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewóz drogowy po drogach krajowych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących organizacji przewoźników drogowych:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa;
- 2) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa;
- 3) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa;
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
- 5) Sekretariat Transportowców NSZZ "Solidarność", Warszawa;
- 6) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski;
- 7) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły;
- 8) Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz;
- 9) Małopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych, Kraków,
- 10) Stalexport SA, Katowice,
- 11) Autostrada Wielkopolska SA, Poznań,
- 12) Gdańsk Transport Company, Gdańsk

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Poprzez wzrost stawek opłat winietowych (w skali od ok. 8% do ok. 30%) nastąpi wzrost wpływów ze sprzedaży winiet, co umożliwi dokonywanie wypłat na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad z tytułu zwrotu środków za przejazd autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, o których mowa w art. 37a ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tzw. rekompensaty za przejazdy pojazdów z ważną winietą).

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

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

Nie przewiduje się znacznego wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

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