

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY ¹⁾
z dnia 2010 r.

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

Na podstawie art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 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 Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 86, poz. 721 i Nr 188, poz. 1461 oraz z 2010 r. Nr 223, poz. 1781) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:
Minister Finansów

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia 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, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246 i Nr 164, poz. 1107.

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
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	43	43	169	143	520	468	2.962	2.652
Pojazdy i zespoły pojazdów inne niż autobusy o dmc** co najmniej 12 t i min. 4 osiach	43	43	189	160	580	522	3.371	2.782
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 modyfikacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz. U. Nr 86, poz. 721, z późn. zm.) 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.).

Zgodnie z art. 10 *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 kursy wymiany euro i walut krajowych Państw Członkowskich, które nie przyjęły euro, są kursami obowiązującymi w pierwszym dniu roboczym października i opublikowanymi w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich. Obowiązują one od 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego. W momencie corocznych dostosowań stawek opłat przeprowadzanych przez Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, mogą one utrzymać w mocy, wartości opłat wyrażone w walutach krajowych, jeżeli zmiana wartości wyrażonych w euro spowodowałaby zmianę wartości wyrażonej w walucie krajowej niższą niż 5 %.*

W § 1 projektowanego rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych mając na uwadze przepisy w/w dyrektywy oraz korzystając z posiadanej kompetencji określił nowe stawki winiet dobowych. Zgodnie z powyższą dyrektywą dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednakowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi równo 11 EURO. Obecnie obowiązująca stawka opłaty dobowej wynosi 46 zł i była obliczana dla kursu waluty 1 Euro = 4,24 zł. Natomiast zgodnie z opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej C268/2 z dnia 2 października 2010 r. – kursami walutowymi euro obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2010 r. kurs 1 Euro wynosi 3,94 zł.*

W związku z tym, iż zmiana wartości wyrażona w euro spowodowała zmianę wartości wyrażonej w walucie krajowej wyższą niż wskazane w dyrektywie 5% konieczna stała się zmiana stawki opłaty dobowej dla pojazdów i zespołów pojazdów innych niż autobusy, która od 1 stycznia wynosić będzie 43 PLN. Pozostałe stawki opłat drogowych nie ulegają zmianie.

Państwo członkowskie decyduje o wysokości opłat tygodniowych, miesięcznych i rocznych (wyrażonych w PLN) mając na uwadze fakt, że przy obowiązującym kursie EURO/PLN nie przekroczyły one odpowiednio maksymalnych stawek wynikających

z dyrektywy. W sytuacji gdy kurs EURO spada, Minister Infrastruktury, wykonując zalecenia dyrektywy, kontroluje i podejmuje ewentualną inicjatywę legislacyjną, tak żeby stawki opłat wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych nie przekroczyły maksymalnych stawek wyrażonych w EURO określonych w dyrektywie.

Projektowana zmiana stawki opłaty dobowej dla pojazdów i zespołów pojazdów innych niż autobusy wynosi ok. 7%.

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, z późn. zm.), 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 zostanie 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.

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

Proponowane obniżenie stawki opłaty dobowej o ok. 7 % wynika z nałożonego przez *dyrektywę w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe* na państwa które nie przyjęły euro obowiązku corocznych dostosowań stawek opłat. Wprowadzenie stawki opłaty w wysokości 43 zł. spowoduje spadek wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Szacuje się, iż prognozowane wpływy ze sprzedaży winiet dobowych dla pojazdów i zespołów pojazdów innych niż autobusy w roku 2011 przy obniżce opłaty dobowej o ok. 7% od stycznia 2011 r. oraz przy założeniu podobnego poziomu sprzedaży (styczeń- czerwiec) co w roku 2010 będą wynosiły o ok. 8 mln. zł. mniej niż w roku 2010 r.

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

Nie przewiduje się 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.